

En2x – Wirtschaftsverband Green Fuels und Energie

Im **Wirtschaftsverband Green Fuels und Energie e.V. (en2x)** haben sich Unternehmen und Verbände der fossilen Wirtschaft organisiert, die in den Bereichen Mobilität, Wärme und chemische Grundprodukte tätig sind. Vorgängerorganisationen sind der Mineralölwirtschaftsverband (MWV) und das Institut für Wärme und Öltechnik (IWO).^[1]

Der Verband setzt sich nach eigenen Angaben „für einen angemessenen und verlässlichen regulatorischen Rahmen ein, damit Absatzmärkte für neue Produkte unserer Mitgliedsunternehmen entstehen oder bestehende Absatzmärkte mit immer CO₂-ärmeren Produkten beliefert werden können.“^[2] Die Förderkreismitglieder teilen sich auf in den Förderkreis Pipelines und den Förderkreis Wärmemarkt.^[3]

Zentrale Forderung des Verbands sind Ausnahmen vom Verbrennerverbot, die weitere Nutzung von Öl- und Gasheizungen über Hybridsysteme sowie der Hochlauf des Marktes für Kohlenwasserstoffe aus erneuerbaren Quellen.

Speziell die Lobbyarbeit gegen das Verbrenneraus wird kritisiert, weil strombasierte Kraftstoffe im PKW-Bereich laut Umweltbundesamt "voraussichtlich keine spürbare Rolle spielen [werden]".^{[4][5]}

Wirtschaftsverband Green Fuels und Energie (en2x)

Rechtsf e.V.

orm

Tätigke Interessenvertretung in den Bereichen

itsberei Mobilität, Wärme und chemische

ch Grundprodukte

Gründu 2021

ngsdat

um

Haupts 10117 Berlin, Georgenstraße 25

tz

Lobbyb 10117 Berlin, Georgenstraße 25

üro

Lobbyb

üro EU

Webadr en2x.de

esse

Inhaltsverzeichnis

1 Green Fuels	2
2 Lobbytätigkeit	2
2.1 Deutschland	2
2.2 EU	3
3 Strategie	3
4 Wünsche der Mitgliedsunternehmen	3
5 Wichtige Vorhaben	4
5.1 Weitere Nutzung von Öl- und Gasheizungen über Hybridsysteme	4
5.2 Abwendung eines generellen Verbrennerverbots über den Einsatz alternativer Fuels	4
5.3 Weiterentwicklung von CO ₂ -Abscheidungs- und Nutzungstechnologien	6
5.4 Förderung der maritimen Infrastruktur	6
6 Organisationsstruktur und Personal	7
6.1 Mitglieder	7
6.2 Mitglieder der Förderkreise	7
6.3 Vorstand und Geschäftsführung	7
6.4 Team	8

6.5 Ausschüsse	8
6.6 Tochtergesellschaft OWI	8
6.7 Beteiligungen	8
6.8 Mitgliedschaften (Auswahl)	9
7 Weiterführende Informationen	9
8 Einzelnachweise	9

Green Fuels

Green Fuels sind flüssige Brennstoffe, die aus einer Kohlenstoffquelle und aus Öko-Strom hergestellt werden. Sie sind eine Alternative zu fossilen Brennstoffen wie Öl und Erdgas und können als Kraftstoff für Kraftfahrzeuge und für die Wärmeerzeugung eingesetzt werden. Auch Wasserstoff gilt als Green Fuel, wird aber anders hergestellt. Es wird ebenfalls durch Elektrolyse gewonnen, aber es kommen dabei weder Biomasse noch Umgebungsluft zum Einsatz, sondern Wasser.

Quelle: ^[6]

Lobbytätigkeit

Bei den Lobbyaktivitäten ist zu berücksichtigen, dass neben dem Verband viele seiner Mitglieder, insbesondere die Mineralölkonzerne, mit eigenen Repräsentanzen in Berlin und Brüssel lobbyieren.

Deutschland

Der Verband beschreibt die Lobbyaktivitäten im [Lobbyregister](#) wie folgt: „Zum Zwecke der Interessenvertretung beteiligt sich en2x an Anhörungs- und Konsultationsverfahren und erarbeitet Stellungnahmen und Positionspapiere zu relevanten Regulierungsvorhaben. Weiterhin werden Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Bundesregierung sowie mit Mitgliedern des Deutschen Bundestages geführt. Ergänzend führt en2x auch parlamentarische Abende und Diskussionsveranstaltungen durch, zu denen Regierungsmitglieder, Abgeordnete sowie Vertreterinnen und Vertreter der Ministerien eingeladen werden.“

en2x gibt [Studien](#) in Auftrag, erstellt [Publikationen](#) und organisiert [Veranstaltungen](#). Inzwischen gibt es auch einen Online Dialog mit Bundestagsabgeordneten. Ein Anmeldeformular ist [hier](#) abrufbar. Seit dem 17. November 2025 ist der Podcast „Fuels und Energie“ von en2x zu hören.^[7] Weiterhin werden die beiden folgenden Webseiten betrieben: [Molekülwende Inside](#) und [zukunftsheizen](#).

Von April 2024 bis März 2025 gab es einen „[Branchendialog zur Transformation der Mineralölwirtschaft mit regenerativen Kohlenwasserstoffen für Verkehr und Industrie](#)“, „Molekülwende“ mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (MMWK). Teilnehmer waren neben en2x einige ihrer Mitglieder, der Bundesverband EnergieMittelstand (UNITI), der Bundesverband freier und unabhängiger Tankstellen, die [eFuel Alliance](#) und die IG Bergbau, Chemie, Energie.

en2x erstellte einen [Fortschrittsbericht zur Transformation der Mineralölwirtschaft 2024](#) mit dem Vorwort „Dialog mit der Politik fortsetzen – Transformation setzt Wettbewerbsfähigkeit voraus“.

Laut [Lobbyregister](#) gab der Verband im Jahr 2024 2.030.001 bis 2.040.000 Euro für Lobbyarbeit aus und beschäftigte 9,16 Lobbyist:innen (Vollzeitäquivalent). Zu ihnen gehört Peter Stein (CDU), bis 2021 Mitglied des Deutschen Bundestags, als Leiter Bundespolitik/EU

EU

Auf europäischer Ebene werden die nachstehenden Strategien/Legislativvorschläge anvisiert:

- Industrial Carbon Management Strategy
- EU Emissionshandel
- Renewable Energy Directive III
- EU Green Deal
- EU-Richtlinie zum Schutz der Böden

Quelle: [EU Transparenzregister](#)

In Brüssel ist der Verband nur in geringem Umfang aktiv (Vollzeitäquivalent: 0,4 Personen, Lobbyausgaben: 25.000 bis 49.999 Euro im Jahr 2024 laut EU Transparenzregister). Als Präsident der [Eurofuel - European Liquid Heating Fuels Association](#) kann Ernst-Moritz Belling, Leiter Wärmemarkt bei en2x, bei der Lobbyarbeit in Brüssel auch die Ressourcen von Eurofuel nutzen. Diese beschäftigte 2024 eine Person (Vollzeitäquivalent) und gab 100.000 bis 199.999 Euro für Lobbying aus. Deren Aktivitäten sind im [EU Transparenzregister](#) einsehbar.

Für die Beziehungen zur EU zuständige Person ist laut [EU Transparenzregister](#) Peter Stein (CDU), bis 2021 Mitglied des Deutschen Bundestags

Strategie

Nach Auffassung von en2x werden flüssige und gasförmige Energieträger zukünftig auch weiterhin in Sektoren und Anwendungen zum Einsatz kommen, die schwer oder gar nicht elektrifiziert werden können (Beispiele: Luftverkehr, Schifffahrt, Bestandsflotten von PKW, Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor, etwa im Schwerlastverkehr oder in der Landwirtschaft, zur Sicherung der Energieversorgung).^[8] Darüber hinaus sei die stoffliche Nutzung von Molekülen – insbesondere von Kohlenwasserstoffen – für die chemische Industrie und weitere Grundstoffindustrien unverzichtbar.

Eine Molekülwende sei notwendig. Drunter versteht der Verband, dass für den Bedarf an Kohlenwasserstoffen sowohl erneuerbare Energieträger zur Produktion des Wasserstoffs als auch Kohlenstoff aus biologischen Quellen, aus unvermeidbaren CO₂-Emissionen, aus der Kreislaufwirtschaft und letztlich aus der Umgebungsluft genutzt werden.^[9] Zudem müssten Importstrukturen für CO₂-neutrale Moleküle geschaffen werden.^[10] Es sei notwendig, einen Großteil des Energiebedarfs aus sonnen- und windreichen Regionen über Pipeline und Schiff - in Form einfach speicherbarer Vorprodukte auf Wasserstoff-Basis wie Methanol oder Ammoniak- zu importieren.

Wünsche der Mitgliedsunternehmen

Zu den gewünschten politischen Maßnahmen gehören:

- Nachhaltige Flugkraftstoffe (eSAF) als Leitmarkt für den Hochlauf des Marktes für Kohlenwasserstoffe aus erneuerbaren Quellen und damit die Molekülwende insgesamt etablieren

- Überarbeitung der Treibhausminderungsquote (THG-Quote) des Bundesimmissionsschutzgesetzes, deren Sinn und Zweck es ist, Anreize zur Anwendung klimafreundlicher Energieträger im landgebundenen Verkehr zu schaffen.^[11] Je klimafreundlicher der eingesetzte Energieträger ist, desto attraktiver ist er auf dem Quotenmarkt. Gewünscht werden deutlich längerfristige Ziele über den bislang bis 2030 gesetzten Rahmen hinaus, eine Anpassung der Quote, Erleichterungen sowie mehr Flexibilität bei den anrechenbaren Eingangsstoffen
- H₂- und CO₂-Infrastruktur: Ein angemessener Aufbau der CO₂-Infrastruktur sollte zeitlich parallel zum Aufbau der H₂-Infrastruktur erfolgen, damit die Nachfrage nach erneuerbaren Kohlenwasserstoffen hinreichend bedient werden kann.

Quelle: ^[12]

Wichtige Vorhaben

Weitere Nutzung von Öl- und Gasheizungen über Hybridsysteme

Der Betrieb von Gebäuden verursacht in Deutschland noch etwa 35 Prozent des Endenergieverbrauchs und etwa 30 Prozent der CO₂-Emissionen. Insbesondere die Wärmeversorgung macht einen Großteil des Energieverbrauchs im Gebäude aus.^[13] Zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes werden vom Verband Wärmepumpen-Hybrid-Heizungen empfohlen. Diese bestehen aus einem Gas- oder Öl-Brennwertkessel mit einer strombetriebenen Wärmepumpe, die ihre Energie aus Luft oder Wasser bezieht.^[14] Damit können Öl- und Gasheizungen nach den Bestimmungen des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) weiter genutzt werden. Den Kunden soll es ermöglicht werden, im ersten Schritt ein Brennwertgerät, das für den Einsatz von Green Fuels und die Kombination mit einer Strom-Wärmepumpe („Hybrid Ready“) vorbereitet ist, installieren zu lassen.^[15] In einem weiteren Schritt könne dann eine Strom-Wärmepumpe einfach nachgerüstet werden. Bei einer Heizungsmodernisierung mit einem Hybrid Ready-Gerät sei es sinnvoll, dem Betreiber die Möglichkeit zu gewähren, den zu erbringenden EE (Erneuerbare Energien)-Anteil von 65% nach einer Übergangsfrist zu erfüllen. Praktische Bedeutung habe vor allem die Gas-Brennwertheizung + Wärmepumpe. Der Einbau von Hybridheizungen wird staatlich gefördert. Die Fördersätze sind [hier](#) abrufbar.

Die Vor- und Nachteile von Hybridheizungen werden [hier](#) erläutert.

Zu einer diskutierten Abschaffung des Heizungsgesetzes äußert sich der Verband wie folgt: "Anstatt Verbraucher und Industrie mit Diskussionen um eine mögliche Abschaffung zu verunsichern, muss der Gesetzgeber nun Rahmenbedingungen für den schnellen und unkomplizierten Einsatz der im GEG vorgesehenen Erfüllungsoptionen schaffen."^[16] Marvin Klein, Rechtsanwalt und Lehrbeauftragter für Verwaltungsrecht, erläutert in einem Beitrag in der „Legal Tribune“, warum EU-Recht die Rückabwicklung des Heizungsgesetzes verbietet.^[17] Die am 28. Mai 2024 in Kraft getretene Novelle der EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie (EPBD) enthalte zahlreiche Bestimmungen, die nicht nur in das GEG umgesetzt werden müssen, sondern an mehreren Stellen sogar strengere nationale Vorgaben erforderlich machen.

Abwendung eines generellen Verbrennerverbots über den Einsatz alternativer Fuels

Über eine Änderung der [Verordnung \(EU\) 2019/631 Festsetzung von CO₂-Emissionen für neue Personenkraftwagen](#) dürfen ab 2035 in der EU nur noch emissionsfreie Autos neu zugelassen werden. Das Verbrenner-Aus bedroht das Geschäftsmodell der Mineralölunternehmen und Tankstellenbetreiber. Bereits

im Jahr 2021 startete der Verband [UNITI](#) die Kampagne „E-fuels for Future“ mit dem Ziel, synthetische Kraftstoffe als vermeintlichen Teil der Lösung für den Klimaschutz präsentieren und sich selbst als Teil der Klimabewegung zu inszenieren.^[18] Im Juli 2022 forderte en2X in einer Presseerklärung: „Angesichts der Entscheidung des EU-Ministerrats zu den zukünftigen CO₂-Grenzwerten bei Neuwagen appelliert der en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie an die deutsche und europäische Politik, alle klimaschonenden Antriebs-Optionen einzubeziehen.“^[19] Die Ampel-Regierung sorgte für eine E-Fuels-Klausel in der europäischen Gesetzgebung zur Zukunft des Verbrennermotors.^[20]

Mitte September 2025 forderte en2x: „Darum ist jetzt bei der Revision der Flottenregulierung die Einführung einer Kategorie für Fahrzeuge notwendig, die ausschließlich CO₂-neutrale Kraftstoffe (Carbon Neutral Fuels, CNF) tanken und die vergleichbar zu E-Fahrzeugen als Null-Emissionsfahrzeuge in dieser Regulierung bewertet werden.“^[21] Laut einer Presserklärung vom 20. November 2025 fordern 30 Verbände aus der EU in einem gemeinsamen Statement dazu auf, erneuerbare Kraftstoffe zügig im Rahmen der anstehenden Überprüfung rechtsverbindlich in die CO₂-Regulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zu verankern.^[22] Nur so könne Europa seine Klimaziele effizient, wirtschaftlich tragfähig und sozial verantwortungsvoll erreichen. Die CO₂-Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, die Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) und der ETS II seien dabei zentrale Instrumente. Zu den Unterzeichner gehören aus Deutschland der [Verband der Automobilindustrie](#) (VDA) und en2x sowie aus Brüssel die [European Association of Automotive Suppliers](#) (CLEPA) und [Fuels Europe](#).

Bundeskanzler Merz (CDU) sprach sich Ende September 2025 dafür aus, das Verbrenner-Aus für Neuwagen zu kippen oder zumindest deutlich offener zu gestalten.^[23] In der Sitzung des Koalitionsausschusses vom 28. November 2025 ist das Verbrenner-Aus in der ursprünglichen Fassung beschlossen worden. In einem Brief von Bundeskanzler Merz an EU-Kommissionspräsidentin von der Leyen wurde der Beschluss wie folgt erläutert: Es sollten auch nach 2035 noch Fahrzeuge zugelassen werden können, „die einen doppelten Antrieb haben, bestehend aus Batterieantrieb und Verbrenner“, sofern die verbleibenden Emissionen anderweitig ausgeglichen würden.^[24] Zudem hätten die Ministerpräsidenten der Länder einstimmig gefordert, daneben auch „hocheffiziente Verbrenner“ weiterhin zuzulassen. Greenpeace kritisierte, dass hybride Fahrzeuge zwar steuerlich bevorteilt, aber meistens als Verbrenner gefahren werden und damit annähernd so klimaschädlich seien.^[25]

Am 16. Dezember 2025 hat die EU-Kommission ihre Vorschläge für die Zukunft der Automobilbranche in Europa vorgelegt.^[26] Danach müssen Autohersteller ihre CO₂-Emissionen bis 2035 um 90 Prozent im Vergleich zu 2021 senken, statt wie ursprünglich geplant um 100 Prozent.^[27] Gleichzeitig sollen klimaneutrale synthetische Kraftstoffe und grüner Stahl aus der EU eine zentrale Rolle spielen, um die verbleibenden Emissionen auszugleichen. Außerdem werde die EU verstärkt auf die Förderung kleinerer, erschwinglicher Elektroautos setzen.

Das Umweltbundesamt (UBA) sieht Einsatzmöglichkeiten für alternative Kraftstoffe ohnehin vor allem außerhalb des PKW-Bereichs (z. B. Flugzeuge und Schiffe für lange Routen, Fahrzeuge im Schwerlastverkehr und in der Landwirtschaft).^[28] „Im Straßenverkehr werden strombasierte Kraftstoffe voraussichtlich keine spürbare Rolle spielen. Das liegt neben der höheren Effizienz von Elektromotoren gegenüber Verbrennern auch an den deutlich höheren Betriebskosten von Pkw mit erneuerbaren E-Fuels.“^[29]

Weiterentwicklung von CO₂-Abscheidungs- und Nutzungstechnologien

In einer Stellungnahme von en2x und des Verbands Mittelständische Energiewirtschaft zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kohlendioxid-Speichergesetzes vom 4. Juli 2025 heißt es: „Der rasche Ausbau der CO₂-Speicher- und Transportinfrastruktur ist unbedingt nötig um möglichst schnell nennenswerte Mengen CO₂ abscheiden und speichern zu können.“^[30] Weiter wird ausgeführt:

"Dem aktuellen Entwurf nach kann die heutige Mineralölindustrie auf die CO₂-Speicherungs- und Transportinfrastruktur zugreifen. Dies ist entscheidend, da die Abscheidung und Speicherung von CO₂-Emissionen (Carbon Capture and Storage, CCS) eine Rolle spielen werden, um die heute noch schwer vermeidbare Emissionen der Branche zu mindern. Mindestens genauso relevant ist die Nutzung von CO₂ durch Carbon Capture and Utilization (CCU). Diese wird zukünftig eine der entscheidenden Kohlenstoffquellen darstellen, um die weiterhin benötigten Produkte fossilfrei bereitzustellen, z.B. Rohstoffe für die Chemie oder Kraftstoffe für den Flugverkehr [...] CCS muß auch auf dem Festland stattfinden."

Im November 2025 haben Bundestag und Bundesrat der Novellierung des Kohlendioxid-Speichergesetzes zugestimmt.^[31] Das Gesetz ermöglicht Carbon Capture and Storage (CCS) im kommerziellen Maßstab – also die Abscheidung, den Transport und die Speicherung von CO₂ im tiefen Untergrund. Das abgeschiedene CO₂ soll zukünftig entweder exportiert oder in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) Deutschlands – also in einer Entfernung zwischen 12 und 200 Seemeilen zur Küste – unter der Nordsee gespeichert werden können.^[32]

Nach Einschätzung des Bundesumweltamtes sind im Normalbetrieb von CCS keine gesundheitlichen Schäden zu erwarten.^[33] Gesundheitsrisiken könnten aber durch Unfälle oder langsames Entweichen von CO₂ entstehen. Leckagen könnten Schadstoffe aus dem Untergrund lösen und salziges Tiefenwasser verdrängen. Gelange dieses ins Grundwasser oder an die Oberfläche, könne es Böden und Gewässer versalzen. In der Forschung gilt CCS als Ergänzung, aber keinesfalls als Alternative zum schnellen Senken des CO₂-Ausstoßes durch einen Ausstieg aus fossilen Energieträgern.^[34]

Förderung der maritimen Infrastruktur

Die Notwendigkeit der Förderung der maritimen Infrastruktur wird in einem Gastbeitrag von Lutz Könner, Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe begründet^[35]: „In den kommenden zehn Jahren beläuft sich der Investitionsbedarf für den im Zusammenhang mit der Energiewende notwendigen Aus- und Umbau der deutschen Hafeninfrastrukturen (z. B. Ammoniak-Importterminals, CO₂-Exportterminals, Flächen für den Umschlag von Windenergieanlagen) auf bis zu 6,4 Milliarden Euro. Es muss dringend in Suprastruktur, Verkehrsverbindungen und Energieanlagen investiert werden, zusätzlich zu den erheblichen notwendigen Investitionen für den „klassischen“ Güterumschlag sowie für die Zeitenwende. Das sollte auch Beachtung finden, wenn es um den Einsatz der Mittel aus dem Sondervermögen Infrastruktur geht.“

Zum Thema „Bedeutung von Importen für grüne Moleküle“ hat en2x gemeinsam mit dem [Weltenergierat Deutschland](#) am 14. Oktober 2025 eine Konferenz veranstaltet. Zu den Referent:innen gehörten - neben Repräsentanten der Veranstalter - Vertreter des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie, des Bundesumweltministeriums, des Instituts der deutschen Wirtschaft, von Hydrogen Europe, der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), [PricewaterhouseCoopers](#) (PWC), Unternehmen und Michael Kellner, MdB (Die Grünen).^[36] Die FAZ hat ausführlich über die Konferenz berichtet.^[37] Danach sehen die Finanziere zur Zeit zu viele Ungewissheiten, ob sich die hohen, langjährigen Investitionen überhaupt rechnen.

Am 22. Oktober 2025 haben en2x gemeinsam mit der [Mittelständischen Energiewirtschaft Deutschland](#) (MEW) zur Umsetzung der FuelEU Maritime-Verordnung Stellung genommen.^[38]

Organisationsstruktur und Personal

Mitglieder

Die 34 [Mitglieder](#) sind Unternehmen, die flüssige oder gasförmige kohlenwasserstoff- und wasserstoffbasierte und entsprechende biogene Produkte, insbesondere Kraft-, Heiz- und Schmierstoffe sowie Vorprodukte der chemischen Industrie, herstellen, verarbeiten, vertreiben, transportieren oder lagern. Sie sorgen nach eigenen Angaben für eine Versorgung mit Rohstoffen und Energie, vor allem mit Kohlenwasserstoffen.^[39] Das umfasst Kraftstoffe für den Verkehr, flüssige Brennstoffe für den Wärmemarkt sowie (Vor-)Produkte für viele Industriezweige. Zudem bauten die Mitglieder die Infrastruktur für Elektromobilität immer weiter aus.^[40] Zu den Mitgliedern zählen große Mineralölkonzerne wie [BP](#) und [Shell](#), [OG Clean Fuels](#), [Rheingas](#), [Raffinerie Heide](#) und [Weko-Petrol GmbH](#), ein Händler und Importeur von Heiz- und Kraftstoffen.

Zu den [Projekten der Mitglieder](#) gehören z.B.

- AVIA: „Hypercharge“-Ladesäulen“ für E-Autos, „Regenerativer Diesel“
- bp: Projekt „Lingen Green Hydrogen“, erster reiner Ladepark für Elektrofahrzeuge, Errichtung der größten Anlage zur Herstellung von grünem Wasserstoff an der Raffinerie in Castellon/Spanien gemeinsam mit Iberdrola
- Shell: Planung eines kommerziellen Gaskraftwerkes, welches eine Technologie zur Kohlenstoffabscheidung integriert, Inbetriebnahme einer Ladesäule für E-Lkw

Mitglieder der Förderkreise

Die Mitglieder sind [hier](#) abrufbar.

Wärmemarkt

Zu den Mitgliedern gehören: Bosch Thermotechnik, Vaillant, Max Weishaupt

Pipelines

Zu den Mitgliedern gehören: Deutsche Transalpine Oelleitung, Mineralölverbundleitung, RRP N.V. Rotterdam

Vorstand und Geschäftsführung

Die Mitglieder des Vorstands sind [hier](#) abrufbar. Vorstandsvorsitzender ist Patrick Wendeler, Vorstandsvorsitzender BP Europa SE und Präsidiumsmitglied des [Weltenergierrats Deutschland](#)

Hauptgeschäftsführer ist [Christian Küchen](#), ehem. Hauptgeschäftsführer des Mineralölwirtschaftsverbandes (MWV), der auch einer der Sprecher:innen der [Power to X Allianz](#) ist

Team

- Ernst-Moritz Bellinghen, Leiter Wärmemarkt, ist Präsident der [Eurofuel- European Liquid Heating Fuels Association](#)^[41]
- Peter Stein, Leiter Bundespolitik/EU, war bis 2021 MdB (CDU)

Ausschüsse

- Umwelt und Technik
- Innovation/Transformation
- Steuern/Zoll
- Energie-, Umwelt- und Klimapolitik. Der Ausschuss nimmt die aktuellen politischen Entwicklungen zu Energie, Umwelt und Klimapolitik auf EU-, Bundes- und Landesebene auf und entwickelt entsprechende Positionen. Darüber hinaus erarbeiten die en2x-Mitglieder hier die grundsätzliche Ausrichtung des Verbandes zu den genannten Themenbereichen, beraten über zukünftige Schwerpunkte sowie Allianzen und stoßen damit verbundene Maßnahmen an.
- Kommunikation
- Tankstellen. Der Ausschuss identifiziert und priorisiert die branchenrelevanten Regulierungs- und Kommunikationsthemen, die für die Sicherstellung des Betriebs von Tankstellen und deren Weiterentwicklung in ein zukunftsfähiges Konzept relevant sind. Geplante Gesetzesvorhaben und Initiativen mit Einfluss und Auswirkung auf die Geschäftstätigkeit werden sondiert und mit Experten in Taskforces und Arbeitskreisen bearbeitet
- Recht
- Politik. Der Ausschuss koordiniert und vernetzt die politische Kommunikation von en2x und seinen Mitgliedsunternehmen. Im Fokus stehen Positionierungen und die Ansprache der politischen Stakeholder in enger Zusammenarbeit mit den anderen en2x-Ausschüssen. Inhaltlich erfolgen eine regelmäßige Evaluierung und Vorschau der wichtigsten aktuellen Politik-Issues, die legislativen Zeitplänen entsprechend zur Entscheidung anstehen

Quelle: ^[42]

Tochtergesellschaft OWI

Das Forschungsinstitut [OWI Science for Fuels](#), ein An-Institut der RWTH Aachen, ist eine Tochtergesellschaft der TEC4FUELS GmbH und mittelbar des Wirtschaftsverbands Fuels und Energie e. V. (en2x). Seine Forschung konzentriert sich auf innovative Technologien und nachhaltige Energieträger, um die Transformation von Wärme und Mobilität aktiv zu gestalten.

Beteiligungen

Der Verband hält Beteiligungen an den folgenden Unternehmen:

- [DAU - Deutsche Akkreditierungs- und Zulassungsgesellschaft für Umweltgutachten mbH](#)
- [REDCERT GmbH](#)

Mitgliedschaften (Auswahl)

- [dena](#): Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr, Allianz für Gebäude-Energie-Effizienz
- [Energiedialog 2050 e.V.](#)
- [Eurofuel- Eurofuel - European Liquid Heating Fuels Association](#)
- [Forum für Zukunftsenergien](#)
- [Gesellschaft zum Studium strukturpolitischer Fragen](#)
- [Power to X Allianz](#)
- [Bundesverband der Deutschen Heizungsindustrie](#)
- [Weltenergierat Deutschland](#)
- [Wirtschaftsrat der CDU](#)
- [Wirtschaftsforum der SPD](#)
- [Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft - vbw](#)
- [Deutsche Wissenschaftliche Gesellschaft für nachhaltige Energieträger, Mobilität und Kohlenstoffkreisläufe \(DKMK\)](#)

Quelle: Lobbyregister, Stand: 02.10.2025

Weiterführende Informationen

- [Der Verband stellt sich vor](#)

Einzelnachweise

1. ↑ [Lebenslauf Prof. Christian Küchen](#), en2x.de, abgerufen am 25.11.2025
2. ↑ [Gründungsbericht 2021](#), en2x.de, abgerufen am 23.11.2025
3. ↑ [Förderkreise](#), en2x.de, abgerufen am 24.11.2025
4. ↑ [Klimaschutz im Verkehr, Baustein 8: Wo Strom nicht zündet - Postfossile Kraftstoffe](#), umweltbundesamt.de vom 12.03.2025, abgerufen am 27.11.2025
5. ↑ [E-Fuels: Dreiste Lobbykampagne gegen das Verbrenneraus](#) lobbycontrol.de vom 11.02.2025, abgerufen am 13.01.2026
6. ↑ [Definition: Was sind Green Fuels?](#), ibau.de, abgerufen am 30.11.2025
7. ↑ [Fuels und Energie](#). en2x.de vom 17.11.2025, abgerufen am 02.12.2025
8. ↑ [Auf einen Blick](#), en2x.de, abgerufen am 24.11.2025
9. ↑ [Branchendialog/„Molekülwende](#), en2x.de, abgerufen am 24.11.2025
10. ↑ [Auf einen Blick](#), en2x.de, abgerufen am 24.11.2025
11. ↑ [Fragen und Antworten zur Anrechnung von Strom in Elektrofahrzeugen im Rahmen der THG-Quote](#), bundesumweltministerium.de, abgerufen am 24.11.2025
12. ↑ [Branchendialog/„Molekülwende](#), en2x.de, abgerufen am 24.11.2025
13. ↑ [Wärmewende](#), umweltbundesamt.de vom 25.06.2025, abgerufen am 25.11.2025
14. ↑ [HYBRIDISIERUNG UND GREEN FUELS MÜSSEN WICHTIGE ROLLEN BEIM ERREICHEN DER KLIMAZIELE ÜBERNEHMEN](#), en2x.de, abgerufen am 22.11.2025
15. ↑ [HYBRIDISIERUNG UND GREEN FUELS MÜSSEN WICHTIGE ROLLEN BEIM ERREICHEN DER KLIMAZIELE ÜBERNEHMEN](#), en2x.de, abgerufen am 22.11.2025
16. ↑ [Fortschrittsbericht 2024](#). molekulwende-inside.de, abgerufen am 30.11.2025

17. ↑ [EU-Recht verbietet Rückabwicklung des Heizungsgesetzes](#), lto.de vom 14.11.2025, abgerufen am 03.12.2025
18. ↑ [E-Fuels: Dreiste Lobbykampagne gegen das Verbrenner-Aus](#), lobbycontrol.de vom 11.02.2025
19. ↑ [Klimaschutzoptionen nicht voreilig ausbremsen](#), en2x.de vom 01.07.2025, abgerufen am 27.11.2025
20. ↑ [E-Fuels: Dreiste Lobbykampagne gegen das Verbrenner-Aus](#), lobbycontrol.de vom 11.02.2025
21. ↑ [Verbrennerverbot ab 2035 Erneuerbare Kraftstoffe beim PKW-Sprit der Zukunft berücksichtigen](#), topagrar.com vom 15.09.2025, abgerufen am 27.11.2025
22. ↑ [Gemeinsame Erklärung Verankerung erneuerbarer Kraftstoffe in der CO2-Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge](#), en2x.de, abgerufen am 28.11.2025
23. ↑ [„Technologieoffenheit“:Merz will Verbrennerverbot in der EU kippen](#), heise.de vom 27.09.2025, abgerufen am 27.11.2025
24. ↑ [Die wichtigsten Beschlüsse der Koalition](#), sueddeutsche.de vom 28.11.2025, abgerufen am 29.11.2025
25. ↑ [Verbrenner-Aus 2035: für Gesundheit und Klima](#), greenpeace.de vom 28.11.2025, abgerufen am 01.12.2025
26. ↑ [Stellungnahme von Carsten Schneider zum Vorschlag der EU-Kommission zur Automobilwirtschaft](#), bundesumweltministerium.de vom 16.12.2025, abgerufen am 18.12.2025
27. ↑ [FAQ zum gekippten Verbrenner-Aus: Das bedeutet es für Autobranche, Verbraucher und Klimaschutz](#), swr.de vom 16.12.2025, abgerufen am 18.12.2025
28. ↑ [Klimaschutz im Verkehr, Baustein 8: Wo Strom nicht zündet - Postfossile Kraftstoffe](#), umweltbundesamt.de vom 12.03.2025, abgerufen am 27.11.2025
29. ↑ [Klimaschutz im Verkehr, Baustein 8: Wo Strom nicht zündet - Postfossile Kraftstoffe](#), umweltbundesamt.de vom 12.03.2025, abgerufen am 27.11.2025
30. ↑ [Raffinerien und Produktion - Stellungnahme zum Kohlendioxid-Speicherungsgesetz abgegeben](#), en2x.de, abgerufen am 28.11.2025
31. ↑ [Klimaschutz unter der Erde rückt näher](#), deutschlandfunk.de vom 21.11.2025, abgerufen am 28.11.2025
32. ↑ [CO2-Speichergesetz im Bundestag verabschiedet](#), sciencemediacenter.de vom 06.11.2025, abgerufen am 28.11.2025
33. ↑ [Klimaschutz unter der Erde rückt näher](#), deutschlandfunk.de vom 21.11.2025, abgerufen am 28.11.2025
34. ↑ [Ist eine unterirdische CO₂-Speicherung \(CCS\) für den Klimaschutz nötig?](#), klimafakten.de, abgerufen am 28.11.2025
35. ↑ [Fortschrittsbericht 2024. S. 84 ff.](#), molekulwende-inside.de, abgerufen am 30.11.2025
36. ↑ [Bedeutung von Importen für grüne Moleküle](#), en2x.de, abgerufen am 30.11.2025
37. ↑ [Das Ziel steht, doch der Weg bleibt komplex und lang](#), faz.net vom 21.11.2025
38. ↑ [Gemeinsame Stellungnahme von MEW und en2x zur Umsetzung der FuelEU Maritime-Verordnung](#), mew-verband.de, abgerufen am 30.11.2025
39. ↑ [Fortschrittsbericht 2024](#), en2x.de, abgerufen am 25.11.2025
40. ↑ [Fortschrittsbericht 2024](#), en2x.de, abgerufen am 25.11.2025
41. ↑ [EUROFUEL: Bellinghen als Präsident bestätigt](#), en2x.de vom 10.08.2023, abgerufen am 26.11.2025
42. ↑ [Fortschrittsbericht 2024](#), molekulwende-inside.de, abgerufen am 30.11.2025