
Brüsseler Umweltlobby kämpft mit harten Bandagen

Von Carl Biber

Es geht um Leben und Tod, seit die Bundesregierung bei der EU im April zugunsten alternativer Kraftstoffe intervenierte. Die e-Fuel-Lobby wolle die Massenelektrifizierung zum Scheitern bringen, erklärte schon damals William Todts, Executive Director bei Transport & Environment (T&E). Seine Organisation, die nicht nur in Brüssel federführend die Elektromobilität festgeschrieben hat, sieht sich nun von der Technologieoffenheit bedroht und kämpft mit harten Bandagen. Neuster Coup ist die Behauptung, Emissionen von e-Fuel-Fahrzeugen seien fünf Mal so hoch wie die von batteriebetriebenen Autos.

Schon im April zeigte sich Todts überzeugt, nie könnten e-Fuels zu einer echten Konkurrenz fürs Elektroauto werden. Die alte Ölindustrie sei nicht interessiert an einem echten Wettbewerb der Systeme, denn das Elektroauto sei der Tod der Ölindustrie, meint der T&E-Manager. So gesehen geht es im Moment um das Ringen gleich zweier „Todgeweihter“. Als seine Widersacher nennt Todts den „Auto-Öl-Komplex“ und die „e-fuel-Gang“. Bei solchen Gegnern sind Tricks und Finten offenbar zulässig, zumal auf der eigenen Seite viel grüne Moral den Rücken stärkt.

Vor dem Hintergrund der eigenen Reputation und mit Hinweis auf die wissenschaftliche Kompetenz greift T&E immer wieder zum Mittel der Studie. Im April kommt so eine T&E-Studie zu dem Schluss, ein Kleinwagen, der 2030 grüne e-Fuels tanke, komme auf einen CO₂-Ausstoß von durchschnittlich 35 Gramm CO₂ pro km. Beim aktuellen Kraftwerksmix zur Stromerzeugung für die e-Fuel-Herstellung kämen bis 2030 für den synthetischen Sprit allerdings höhere Werte zustande, nämlich rund 200 g CO₂/km. Diesel und Benzin kommen im Vergleich auf 201 g CO₂/km beziehungsweise 211 g CO₂/km. Die künstlichen Kraftstoffe würden bis 2030 also nur minimal besser als ihre fossilen Vorbilder abschneiden, sagt T&E und irrt zu Lasten der Umwelt. Denn jedes Gramm Kohlendioxid aus den fossilen Kraftstoffen schadet dem Klima zusätzlich, anders als bei e-Fuel, die nur CO₂ emittieren, das zuvor zum Beispiel aus der Luft entnommen wurde, also klimaneutral wirkt.

In einer weiteren Studie hatte T&E den strombasierten Kraftstoff als Emittenten nicht nur von CO₂ „entlarvt“, sondern von allen möglichen schädlichen Abgasbestandteilen in hohen Konzentrationen. Für den Versuch hatte ein Institut in Belgien sich selbst einen Sprit gemischt, der mit e-Fuels nicht zu tun hatte. Das Institut distanzierte sich später von der T&E-Auslegung seiner Untersuchung.

Diese Labormischung eines Kraftstoffs dient nun als einer der Vergleichsfaktoren der aktuellen T&E-Studie aus dem vergangenen Monat. Die kommt zu der Aussage, die CO₂-Emissionen von e-Fuel-Fahrzeugen seien im Laufe ihres Produktlebens fünf Mal so hoch wie die von batteriebetriebenen Autos. Das Ergebnis überrascht nicht. Doch unabhängige Experten stellten bei der Analyse der Daten fest, die Verbrennungsmotoren mussten in dieser Studie unter den denkbar ungünstigsten Bedingungen antreten. Bei den Elektroautos wurden dagegen optimale Verhältnisse angenommen. Außerdem verzichtet T&E in dieser Studie darauf, die Produktion der Antriebsenergie dem E-Auto zuzurechnen. Die Experten sehen deswegen auch diese T&E-Studie als riskanten Versuch von T&E, die eigene wissenschaftliche Reputation für umweltpolitische Ziele aufs Spiel zu setzen. (aum)

Bilder zum Artikel



Unter dem Slogan „e-Fuels for Future“ haben Uniti, ADAC und ZDK mit einem VW Golf einen Praxistest zum Fahren mit CO₂-neutralen synthetischen Kraftstoffen gestartet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/FabuCar
