
Die EU stellt sich bei klimaschonenden e-Fuels quer

Von Guido Borck

Die EU-Kommission will bis 2030 mindestens 55 Prozent der Treibhausgase im Vergleich zu 1990 einsparen. Ebenso sieht das europäische Klimaschutzprogramm vor, dass ab 2035 nur noch emissionsfreie Neuwagen zugelassen werden. Dann sind nur noch Elektroautos oder Brennstoffzellenfahrzeuge im Straßenverkehr erlaubt. Gleichzeitig bedeutet es das Aus für Verbrennungsmotoren. Automobilhersteller, die sich nicht an die Flottenziele halten, sollen mit Strafen belegt werden. So lauten die Kommissionspläne zur Umsetzung der verschärften EU-Klimaziele.

Bis 2030 werden sich weltweit 175 Millionen batterieelektrische Fahrzeuge auf dem Markt befinden. Gleichzeitig wird es auf unserem Planeten aber auch noch 960 Millionen herkömmliche Pkw und Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor geben. Das schätzt die „eFuel Alliance“. Der Interessenverband setzt sich für die industrielle Produktion von synthetischen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien ein. Zu den Mitgliedern zählt unter anderem auch der Automobilclub ADAC, der sich neben einer Elektromobilität neuerdings für e-Fuels einsetzt.

Allerdings möchte die EU-Kommission nicht, dass Verbrennungsmotoren weiterhin mit synthetischen Kraftstoffen betrieben werden. Sie sieht die künftige Lösung ausschließlich in rein batteriebetriebenen Antrieben. Daher fordert die e-Fuel-Allianz von der EU nun eine Anrechnung der so genannten e-Fuels. Damit in Zukunft auch herkömmliche Fahrzeuge sauber unterwegs sind und um die Klimaziele zu erreichen.

Erzeugt wird der synthetische Kraftstoff aus erneuerbaren Energien wie Wind, Wasser oder Sonne. Daher könnte der klimaneutrale Sprit als fossiler Ersatz der rund 960 Millionen Verbrenner dazu dienen, einen weiteren maßgeblichen Beitrag zur CO₂-Reduzierung leisten. Daher soll die EU nicht nur Elektroautos berücksichtigen, sondern auch den Bestand an herkömmlichen Fahrzeugen mit Otto- und Dieselmotoren.

Flankierend zur Elektromobilität könnten die neuen Kraftstoffe einen zusätzlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Laut einer Studie, die von der e-Fuel Alliance mit dem Verband der deutschen Maschinenbauer sowie den deutschen Zulieferern in Auftrag gegeben wurde, könnten sich die Einsparungen beim Treibhausgas bei rund 20 Prozent belaufen.

Darüber hinaus sieht der Interessenverband mit der Fokussierung auf die Elektromobilität auch eine Gefährdung der Arbeitsplätze. Würde die EU ausschließlich auf Elektrofahrzeuge setzen, stünden sowohl in der Automobilindustrie als auch bei den Zulieferern rund 500.000 Stellen auf der Kippe. Daher muss für die Erzeugung von erneuerbaren Energien ein Investitionsanreiz geschaffen werden. Auch reichen der Allianz die Verordnungen für den Luft- und Seeverkehr nicht aus, um die Klimaziele zu erreichen. Deren Einsatz wäre auch in Zukunft mit e-Fuels denkbar.

Porsche geht indes voran und errichtet in Chile gerade eine e-Fuel-Produktionsanlage. In dem südamerikanischen Land herrscht ein konstant starker Wind, bei dem ein Windrad 270 Tage im Jahr unter Volllast läuft. In Deutschland sind es dagegen nur geringe 80 Tage. Da sich der Strom nicht verlustfrei nach Europa transportieren lässt, wird der klimaneutrale Kraftstoffe vor Ort mittels Elektrolyse zu flüssigem Methanol umgewandelt. Erste Treibstoffchargen sollen schon im nächsten Jahr mit Schiffen zu uns nach Europa kommen. Damit auch die Frachter einen geringen CO₂-Fußabdruck hinterlassen, sollen sie mittelfristig ebenfalls mit Methanol statt mit Schweröl betrieben werden. (aum/gb)

Bilder zum Artikel



Im nächsten Jahr startet Porsches e-Fuel-Anlage in Chile mit der Produktion, erzeugt mit nachhaltiger Windenergie.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche
