
Mit Gewalt zum Batterieantrieb?

Von Hans-Robert Richarz, cen

Rund 15 Millionen batterieelektrisch angetriebene Pkw sollen nach Plänen der Bundesregierung auf deutschen Straßen spätestens 2030 unterwegs sein. Nach Einschätzung des Naturschutzbunds Deutschland (Nabu) in Berlin sowie der Transport & Environment (T&E) in Brüssel, nach eigener Meinung führende nichtstaatliche europäische Organisation für nachhaltigen Straßenverkehr, ein nicht zu realisierendes Vorhaben. Denn laut Überlegungen beider Verbände werden es rund vier Millionen weniger sein. Grund sei die derzeit von der EU-Kommission geplante Reduzierung des CO₂-Ausstoßes europäischer Neuwagen um „nur“ 55 Prozent bis 2030. Diese müsse härter und höher ausfallen.

„Sollte die Regierungskoalition bei ihrer Entscheidung bleiben, nicht auf eine weitergehende Verschärfung der CO₂-Grenzwerte für neue Pkw zu bestehen, würde dies zu einer Verfehlung der deutschen Klimaziele führen“, heißt es in einer neuen Analyse von T&E vom 17. Februar, der sich der Nabu begeistert anschloss. Folglich wenden sich beide Einrichtungen unisono mit Forderungen nach drastischen Maßnahmen und einschneidenden Verboten sowohl an Verkehrsminister Volker Wissing als auch an Vizekanzler Robert Habeck, dem Minister für Wirtschaft und Klimaschutz.

Wissing solle „auf nationaler Ebene zu anderen Klimaschutzinstrumenten greifen, um die benötigte Treibhausgasminde rung im Verkehrssektor zu erreichen“ und „ein Tempolimit, höhere Kraftstoffpreise oder eine Pkw-Maut“ einführen.

Vizekanzler Robert Habeck müsse auf eine weitergehende Verschärfung der Verbrauchsgrenzwerte dringen. Es sei unverständlich, warum sich das Ministerium bei den Verhandlungen über das zentrale Instrument zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors nicht stärker eingebracht habe. Der aktuellen Position mangle es nicht nur an Ambition und Zwischenzielen, Deutschland verpasse auch die Chance, sich endlich zu einem konkreten Ausstiegsdatum für Autos mit Verbrennungsmotor zu bekennen.

Und genau da liegt der Hase im Pfeffer. Nabu, noch mehr aber T&E lassen nichts unversucht, diese Antriebsart mit Gewalt schlecht und ihr den Garaus zu machen. In ihrer Argumentation schrecken sie dabei selbst vor Un- und Halbwahrheiten sowie nachweisbar falschen Behauptungen nicht zurück.

So ist zum Beispiel in der T&E-Studie zu lesen, synthetische Kraftstoffe würden von Teilen der Industrie als Möglichkeit gesehen, die Lebensdauer des Verbrennungsmotors auch über 2035 hinaus zu verlängern. Es sei betrüblich zu sehen, dass das FDP-geführte Verkehrsministerium dieser Einschätzung mittlerweile wieder folge, nachdem Verkehrsminister Wissing sich zunächst öffentlich klar anders positioniert hatte. Strombasierte Kraftstoffe seien höchst ineffizient, da sie rund fünfmal mehr Energie als ein Elektroauto benötigen und entsprechend teuer in der Herstellung. Jüngste Labortests hätten zudem auch gezeigt, dass Autos, die mit sogenannten E-Fuels betrieben werden, die Luft genauso mit Stickoxiden verschmutzen, wie fossile Kraftstoffe.

In diesen vier Sätzen stecken freilich gleich zwei faustdicke Lügen und eine Halbwahrheit.

So hatte Minister Wissing keineswegs dem Verbrennungsmotor, sondern lediglich den fossilen Treibstoffen abgeschworen. Und – Lüge Nummer zwei – bei den „jüngsten Labortests“ mischte das von T&E beauftragte Institut kurzerhand eine obskure Flüssigkeit selbst zusammen, weil angeblich kein echter synthetischer Kraftstoff erhältlich gewesen wäre und bezeichnete sie als „e-Fuel“. Kein Wunder, dass sich dieses Gebräu als

umweltschädlich herausstellte. Dabei wäre richtiges e-Fuel in mehr als ausreichender Menge auch in Chemnitz zu beziehen gewesen.

Dort entwickelte die Chemieanlagenbau Chemnitz GmbH (CAC) einen patentierten Prozess, der ohne fossile Rohstoffe aus Methanol, das unter anderem aus Kohlendioxid (CO₂) und grünem Wasserstoff (H₂) hergestellt wird, klimaneutrale Kraftstoffe für die Mobilität von morgen. Diese sind dem fossilen Benzin gleichwertig – bei der Oxidationsstabilität sowie den Partikel-Emissionen sogar vorteilhafter.

Die Vorteile an synthetisch hergestellten Kraftstoffen sind neben dem Hauptziel der Reduzierung von CO₂-Emissionen, dass E-Fuels kompatibel für die Pkw-Bestandsflotte (1,4 Milliarden weltweit) sind sowie für Land- und Baumaschinen und Notstromaggregate genutzt werden können. Sie wären flächendeckend über das bestehende Tankstellennetz zur Verfügung. Internationale Automobil- und Motorradhersteller sowie die Forschungsgesellschaft für Energietechnik und Verbrennungsmotoren in Aachen bescheinigen dem synthetischen Benzin der CAC eine 100prozentige Kompatibilität mit der bestehenden Fahrzeugflotte. Das heißt, jedes Fahrzeug mit Benzin- bzw. Ottomotor kann klimafreundlich gefahren werden.

Dennoch bleibt Nikolas von Wysiecki, verkehrspolitischer Referent beim Nabu, dabei: „Deutschland muss wie andere Länder ein verbindliches Ausstiegsdatum für Neuzulassungen von Autos mit Verbrennungsmotor festlegen. Auch die Pläne, synthetische Kraftstoffe für den Pkw-Verkehr in irgendeiner Weise zu fördern, können von deutschen Herstellern nur als Signal verstanden werden, Autos mit Verbrennungsmotor weiterzuentwickeln, während der Rest der Welt bereits auf Elektroautos setzt.“ Doch offensichtlich ist „der Rest der Welt“ anderer Meinung.

Kohlendioxid, hochkonzentriert aus Industrieabgasen oder aus der Luft als Ausgangsstoff für die Herstellung von synthetischem Benzin zu verwenden, ist ein aussichtsreicher Weg für die Anwendung der CAC-Technologie und ermöglicht darüber hinaus die Kreislaufführung des Kohlendioxids. CO₂ für die Kraftstoffherstellung zu verwenden, macht aus einem unerwünschten Nebenprodukt ein begehrtes Gut. Industrieunternehmen mit einem hohen CO₂-Ausstoß bräuchten das Kohlendioxid gar nicht erst in die Umwelt abzugeben, sondern könnten es gleich als Rohstoff verkaufen.

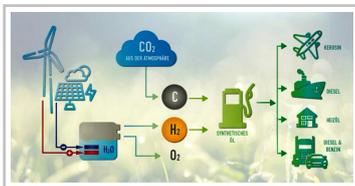
Damit wäre auch eine T&E-Halbwahrheit widerlegt, nämlich die von den angeblich ineffizienten und hohen Kosten strombasierter Kraftstoffe. Auch Computer und andere Elektronik waren einmal unerschwinglich teuer. Das sind erst wenige Jahre her. Trotzdem halten Nabu und T&E an ihrer Forderung fest, eine „schrittweise Erhöhung der europäischen Flottengrenzwerte für Pkw auf 30 Prozent im Jahr 2025, 45 Prozent im Jahr 2027 und 80 Prozent im Jahr 2030“ durchzuprügeln. Ihr ideologisch untermauerter Kampf gegen Verbrennungsmotor und e-Fuels erinnert allmählich an eine Gebetsmühle. (aum, Hans-Robert Richarz)

Bilder zum Artikel



Internationale Automobil- und Motorradhersteller sowie die Forschungsgesellschaft für Energietechnik und Verbrennungsmotoren (FEV) testeten das synthetische Benzin der CAC und bescheinigen eine 100-prozentige Kompatibilität mit der bestehenden Fahrzeugflotte.

Foto: Autoren-Union Mobilität/FEV Europe GmbH



Das Prinzip der Herstellung von e-Fuels.

Foto: Autoren-Union Mobilität/mobil.org
