
Mobilität: Keine einseitige Ausrichtung auf E-Autos

„Nur allein mit Elektromobilität werden wir dem Klimaschutz nicht gerecht“, sagte Ralf Diemer, Geschäftsführer der eFuel-Alliance, einer Interessengemeinschaft, die sich für die industrielle Produktion von synthetischen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien einsetzt. Auch künftig werden sich nicht alle Menschen ein Elektroauto leisten können oder wollen, meint Diemer. Außerdem zeige der Ukraine-Krieg, dass die Fixierung auf eine einzige Option zu gefährlichen Abhängigkeiten führen könne, wenn das Wirtschaftssystem ins Wanken gerät.

Vor der Abstimmung über strengere CO₂-Emissionsgrenzwerte für Neuwagen im Umweltausschuss des EU-Parlaments wiederholt die Interessengemeinschaft vor einer einseitigen Entscheidung zugunsten der reinelektrischen Fahrzeuge. Damit Europa beim Import von Batterierohstoffen nicht erneut in eine Krise schlittert, müsse neben dem Ausbau der E-Mobilität weitere klimafreundliche Lösungen anbieten, wie etwa den Einsatz von CO₂-neutralen e-Fuels, fordert Diemer. „Nach Angaben der Internationalen Energieagentur verarbeitet China nämlich 87 Prozent der weltweiten Seltenerdvorformen, 65 Prozent des Kobalts, 58 Prozent des Lithiums und 40 Prozent des Kupfers.“

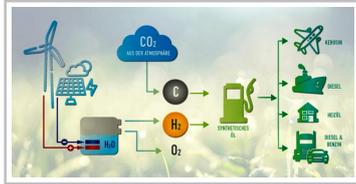
Erneuerbare Kraftstoffe sollten auf die CO₂-Vorgaben für Neufahrzeuge angerechnet werden, damit Verbrenner mit grünen oder erneuerbaren Kraftstoffen möglich werden. Diemer fordert: „Die Europaabgeordneten sollten den Beitrag, den nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe wie e-Fuels zur Reduzierung der Verkehrsemissionen leisten können, bei ihrem Votum berücksichtigen.“ Anstatt Klimaschutztechnologien gegeneinander auszuspielen, sollten alle Beteiligten sich auf den Ausstieg aus der Nutzung fossiler Kraftstoffe konzentrieren.

Diemer ist sicher, dass die Anrechnung von CO₂-Emissionseinsparungen durch erneuerbare Kraftstoffe auf die EU-Flottenziele zu einem Mix klimafreundlicher Technologien führen wird. Das werde die europäischen Elektrifizierungsbemühungen ergänzen, die Dekarbonisierung des Verkehrs beschleunigen und gleichzeitig die Mobilität für alle erschwinglich halten, erläuterte er. Da e-Fuels anfangs nur in geringen Mengen konventionellen Kraftstoffen beigemischt werden, wird der Preis an der Tankstelle nur geringfügig steigen. So würde eine Beimischung von fünf Prozent e-Fuels den Kraftstoffpreis gerade mal um sieben Cent pro Liter erhöhen.

Die derzeitige EU-Verordnung über CO₂-Normen für Pkw und Transporter beschränkt nach Meinung der eFuel-Alliance durch die ausschließliche Fokussierung auf die Auspuffemissionen die Optionen für die Kunden unnötig. Sie ignoriert den Beitrag, den erneuerbare Kraftstoffe in effizienten Verbrennungsmotoren oder Plug-in-Hybriden leisten können. Emissionen, die in früheren oder späteren Phasen des Lebenszyklus eines Fahrzeugs entstehen, etwa bei der Herstellung des Fahrzeugs oder bei der Erzeugung und Bereitstellung des Betriebsstroms, werden mit der aktuellen Regulierungslogik nicht berücksichtigt.

Der europäische Strommix ist stark von fossilen Brennstoffen abhängig. Dennoch gilt ein E-Auto, das mit überwiegend aus fossilen Brennstoffen erzeugtem Strom aufgeladen wird, nach der derzeitigen Verordnung immer als Null-Emissions-Fahrzeug. Dagegen wird ein Fahrzeug, das mit e-Fuels betrieben wird, immer als fossiles Fahrzeug angesehen. „Das ergibt keinen Sinn und sollte vom EU-Parlament korrigiert werden“, fordert die eFuel-Alliance. (aum)

Bilder zum Artikel



Das Prinzip der Herstellung von e-Fuels.

Foto: Autoren-Union Mobilität/mobil.org
