

---

## E-Fuels (7): Die Politik verfolgt einen Plan von vorgestern

Von Peter Schwerdtmann, cen

Soviel Einigkeit scheint in der Politik selten. Die Bundesumweltministerin Svenja Schulze und Fraktionen des Bundestags scheinen sich im Prinzip einig zu sein: Synthetische Kraftstoffe sind sinnvoll. Die meisten von ihnen sehen sogar eine Chance für die deutsche Industrie, hier weltweit eine Spitzenstellung zu übernehmen. Sie wollen durchstarten. Aus ihrer Sicht sind die mit Hilfe von Strom hergestellten E-Fuels genau der Stoff, der in Zukunft Flugzeuge in der Luft, Schiffe in Fahrt und Lastwagen in Bewegung halten soll – aber doch bitte keinen Personenwagen. Der soll elektrisch fahren. So ist der Plan.

Aber was ist mit dem Klima? Sollten wir da nicht gerade mit dem Pkw einen nennenswerten Beitrag leisten?

2025 soll in Deutschland jedes dritte neu zugelassene Auto der E-Mobilität zugerechnet werden können. Bleiben im bundesdeutschen Bestand rund 55 Millionen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, die mit Benzin oder Diesel fahren, einige auch mit Erd- oder Autogas. Weltweit dürfte der Bestand der Verbrenner im Jahr 2025 deutlich über 1,3 Milliarden liegen.

1,3 Milliarden Verbrenner weltweit

Bei uns überragt die erklärte Sympathie fürs Elektroauto bisher noch bei weitem das tatsächliche Kaufverhalten. Nur in wenigen Hochtechnologie-Staaten Europas und in China sieht die Lage anders aus. Hier liegen die Anteile der E-Auto-Verkäufe höher, wenn auch China in der Zwischenzeit bremst. Doch es bleiben mindestens die weltweit 1,3 Milliarden Autos aller Klassen, die in der Regel nicht von Motoren mit Abgaswerten betrieben werden, wie sie bei deutschen Herstellern heute üblich sind.

Wer hier eine Diskussion Batterie gegen alternative Kraftstoffe führen will, sollte besser nicht von Klimakrise reden. Es gibt hier kein Killer-Kriterium. Nur ein Sowohl-als-auch birgt die Chance, dem Klima zusätzliche Kohlendioxid-Belastung zu ersparen. Allerdings gilt das nur, wenn die Elektromobilität sowohl per Batterie als auch der Wasserstoff für die Brennstoffzelle oder für den synthetischen Kraftstoff mit erneuerbaren Energien hergestellt wird. Andernfalls finden wir uns in einer Lage wieder, die heute kein Politiker in Deutschland schadlos überstehen könnte. Er müsste die Kernkraft oder den Diesel oder beides fordern und fördern.

Schnell und problemlos nebenan tanken

Der Kampf zwischen Batterie und Wasserstoff für den Personenwagen ist ebenso müßig. Auch hier wird es beides nebeneinander geben. Und das ist gut so, wenn wir in der Lage sein werden, die Tanks unserer herkömmlichen, aber modernen Benziner oder Diesel mit E-Fuels an der Tankstelle nebenan zu füllen.

Nun wenden Gegner der Brennstoffzelle ein, eine Wasserstofftankstelle kosten ein Vielfaches einer Ladestation. Dieser Mehrpreis relativiert sich allerdings über die Zahl der Tankvorgänge. Das Brennstoffzellenauto verfügt nach fünf Minuten wieder über seine volle Reichweite. Beim Batterieauto hat nach derselben Zeit der Reichweitenzeiger noch nicht einmal gezuckt. Die Brennstoffzelle ist für ähnliche Einsatzprofile wie die Batterie geeignet, schafft eine größere Reichweite und lässt sich schneller tanken.

Die heute gewohnte Mobilität gewähren aber nur die synthetischen Kraftstoffe. Keiner der

---

Beteiligten nennt Probleme, die einem weltweiten Vertrieb von e-Fuels über die Mineralölgesellschaften und ihre weltweite, eingespielte Infrastruktur entgegenstehen.

Auch Umweltministerin lässt mit zwei Zungen sprechen

Allerdings verblüffen einen Politiker und ihre Behörden immer wieder einmal mit Entscheidungen, die weniger der Klimaschutz dienen als vielmehr fürs weiterhin trotzige Durchsetzen der Batterie. Da spricht das Bundesverkehrsministerium von Svenja Schulze – frei nach Karl May – mit zwei Zungen. Einerseits lobt sie die Entwicklung synthetischer Kraftstoffe, andererseits versperrt sie dem Care-Diesel aus Finnland, der nur wenig teurer als jetziger Diesel wäre und hauptsächlich aus biologischen Abfällen besteht, den Zugang zum deutschen Markt. Dabei könnten mit schon diesem Kraftstoff die Kohlendioxidemissionen eines Dieselmotors um fast zwei Drittel vermindert werden (siehe den Bericht von „auto motor & sport-tv“, „Stuttgarter Zeitung“ und „Focus“). Vollsynthetische Kraftstoffe wären noch klimafreundlicher.

Regenerative Energien müssen her

Von hoher akademischer Qualität und dennoch überflüssig ist das Argument, die Herstellung von E-Fuels sei unwirtschaftlicher und uneffektiver als die von Batterien. Wenn es beim Klima nicht um Alarmismus, sondern um eine echte Krise geht, deren Lösung keinen Aufschub duldet, dann ist es müßig, Effizienz zu diskutieren. Wir müssen regenerative Energie heranschaffen, koste es, was es wolle. Und so ganz nebenbei werden wir dabei auch noch unabhängiger von Lithiumlieferanten in fernen, nicht immer politisch berechenbaren Ländern.

Und die Geschichte wiederholt sich schon wieder. Wikipedia: „Die Fischer-Tropsch-Synthese (auch Fischer-Tropsch-Verfahren, kurz FT-Synthese) ist ein großtechnisches Verfahren zur Kohleverflüssigung durch indirekte Hydrierung von Kohle. Das Verfahren wurde von den deutschen Chemikern Franz Fischer und Hans Tropsch 1925 am Kaiser-Wilhelm-Institut für Kohlenforschung in Mülheim an der Ruhr entwickelt.“ Deutsche Technik verfügt also über einen großen Vorsprung nicht nur bei den synthetischen Kraftstoffen. Auch bei den Lithiumionenakkumulatoren war der damals noch deutsche Batteriehersteller Varta führend, bis die deutschen Automobilhersteller Ende der 1990er fehlendes Interesse bekundete. Heute kaufen sie Zellen und Know how in Asien oder versuchen, den Anschluss an die Technologie wiederzugewinnen.

Wir wollen unseren Vorsprung halten

Also sollten wir die Bemühungen um Kraftstoff-Alternativen sorgsam im Blick behalten. Wir sind längst nicht so weit vorn, wie es die Statements der Politiker erwecken wollen. Erkennbar ist der Wille mitzuhalten. Hoffentlich geht nicht so viel Geld in die Entwicklung in Elektro-Projekte wie die Oberleitung für Lkw auf Autobahnen. Jetzt schon erkennen wir, dass die Automobilhersteller Entwicklungskapazitäten bei den Verbrennern abziehen und auf die E-Mobilität konzentrieren. Unsere Politiker sehen das sicherlich mit Wohlwollen, obwohl sie damit bewusst dem Klima schaden.

Gerechtere Verteilung des Wohlstands

Übrigens: Der Rohstoff für E-Fuels oder fertige E-Fuels könnten eine neue Existenzgrundlage für die Staaten mit mehr Sonnenstunden schaffen. Das Geld verdienen dann nicht mehr die bisher von der Natur bevorzugten Ölförderstaaten. (ampnet/Sm)

---

## Bilder zum Artikel



Foto: Auto-Medienportal.Net



Peter Schwerdtmann.

Foto: Auto-Medienportal.Net