
Europäische Umweltlobby macht e-Fuels madig

Von Hans-Robert Richarz, cen

Rechtzeitig zum Nikolaustag holte Transport & Environment (T&E) den Knüppel aus dem Sack. Die nach eigener Einschätzung führende nichtstaatliche europäische Organisation mit Sitz in Brüssel, die sich für einen nachhaltigen Verkehr einsetzen will, erschreckte die Öffentlichkeit mit einer Studie, die es in sich hatte.

Umfangreiche Abgastests, durchgeführt mit einem Mercedes der A-Klasse, hätten erwiesen, so T&E, dass synthetische Kraftstoffe keinen Deut umweltfreundlicher seien als E10-Benzin oder E10-Diesel, die mit zehn Prozent Ethanol vermischt sind. Im Gegenteil. In der Praxis stoße ein mit e-Fuel betriebener Pkw nicht nur ebenso viel Stickstoffoxid aus, sondern der Motor blase darüber hinaus sogar dreimal so viel Kohlenmonoxid und zweimal so viel Ammoniak in die Luft, als wenn er mit handelsüblichem E10-Treibstoff betrieben würde. Letzteres könne Asthma, Herzkrankheiten und Krebs verursachen.

Folglich sah sich Stef Cornelis, Direktor des T&E-Deutschland-Ablegers veranlasst, an die zwei Tage später mit ihrer Arbeit beginnende neue Regierung in Berlin einen flammenden Appell mit einer Reihe von Unwahrheiten und dem Ziel zu richten, synthetischen Kraftstoffen den Garaus zu machen. „Der Koalitionsvertrag sieht vor, dass e-Fuels auch nach 2035 im Straßenverkehr eingesetzt werden. Das ist ein Fehler, denn sie sind nicht sauber, nicht verfügbar und die meisten Automobilhersteller wollen sie nicht einmal in ihren neuen Fahrzeugen haben“, so Cornelis. „Statt Unsicherheit zu verbreiten, sollte die neue Regierung den Weg für e-Fuels versperren und voll auf Elektromobilität setzen, damit sich die deutschen Autohersteller im Bereich der Elektro-Antriebe zu Marktführern entwickeln können.“

Für den Praxistest hatte T&E das französische Forschungsinstitut IFP Énergies nouvelles (Ifpen) beauftragt; für das Abgasverhalten von synthetischem Diesel zog der Verband Teile einer wissenschaftlichen Studie des Prüflabors CONCAWE heran, einer Institution der europäischen Raffinerie-Industrie.

Die Tester brauten ihren Treibstoff selbst

Da angeblich kein synthetisches Benzin auf dem Markt zu bekommen war, um die Tests durchführen zu können, mixte IFP Énergies nouvelles kurzerhand selbst 100 Liter eines eigenen, vermeintlich synthetischen Benzins zu zwei unterschiedlichen Mischungen zusammen. Deren Emissionen verglich Ifpen mit denen des EU-Benzins der Norm E10.

Damit stand jedoch das T&E-Projekt von Anfang an auf tönernen Füßen. Um richtiges e-Fuel zu beziehen, hätte nämlich lediglich ein Telefonanruf genügt. Zum Beispiel bei der Chemieanlagenbau Chemnitz GmbH (CAC), von Belgien aus unter der Nummer 0049 371 68990 erreichbar. Umweltfreundliche Kraftstoffe, die in jedem Verbrennungsmotor eingesetzt werden können und dennoch dem Klima nicht schaden, haben CAC zusammen mit dem Institut für Energieverfahrenstechnik und Chemieingenieurwesen (IEC) der TU Bergakademie Freiberg bereits gemeinsam umgesetzt. Mit ihrem marktreifen Verfahren können die beiden Partner bereits jetzt synthetisches Benzin aus Methanol herstellen, das aus Kohlendioxid (CO₂) und „grünem“ Wasserstoff (H₂) erzeugt wird – ganz ohne fossile Rohstoffe.

Die Demonstrationsanlage an der TU Bergakademie Freiberg kann bereits heute 100 Liter pro Stunde herstellen. In einer ersten industriellen Anlage sollen es bis zu 50.000 Tonnen werden, ab 2024 dann bis zu 250.000 Tonnen pro Jahr. Ziel ist bis 2030 jährlich eine Million Tonnen synthetisches Benzin. „Diese Menge leistet bei einem jährlichen Verbrauch in Deutschland von etwa 16 Millionen Tonnen Ottokraftstoff einen wichtigen

Beitrag zur Erfüllung der Klimaziele“, erklärt Jörg Engelmann, Geschäftsführer der CAC. Und seine Pressesprecherin Antje Wappler ergänzt: „T&E hätte von uns e-Fuels zu Testzwecken in ausreichender Menge bekommen können.“

Mit e-Fuel indes hatten die Flüssigkeiten, mit denen T&E experimentierte, offenbar nichts zu tun. Das Prüflabor CONCAWE, auf dessen Untersuchungen sich die angeblichen Umweltschützer im Zusammenhang mit dem Abgasverhalten von synthetischem Diesel beriefen, kritisierte, dass „einige Ergebnisse“ aus seiner Studie „herausgepickt und aus dem Zusammenhang gerissen“ seien. Darüber hinaus wären die eingesetzten Kraftstoffe noch nicht einmal synthetische, sondern „Benzinmischungen aus verschiedenen Lösungsmitteln“ gewesen. Wörtlich lautete das vernichtende CONCAWE-Urteil zur T&E-Studie: „Dies wirft ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Repräsentativität solcher Brennstoffe für eine e-Benzin-Studie auf.“

Auch VW akzeptiert synthetische Kraftstoffe

Inzwischen formiert sich hierzulande eine ansehnliche Front gegen die Studie der Brüsseler NGO (Non-Governmental Organisation, zu Deutsch: Nichtregierungsorganisation), weshalb die Diskussion darüber anhalten wird. Dazu gehören Start-ups und Unternehmen, die e-Fuels herstellen, der Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen und sogar die Formel 1, die in naher Zukunft aus Gründen der Umweltverträglichkeit zu 100 Prozent mit e-Fuel um die Weltmeisterschaft rasen will.

Auch die Deutz AG, vor fast 160 Jahren als "N.A. Otto & Cie." in Köln als erste Motorenfabrik der Welt gegründet, ist davon überzeugt: „Langfristig ist ein CO₂-neutraler Motorenbetrieb mit sogenannten e-Fuels (synthetische Kraftstoffe) möglich.“ Zum Jahreswechsel machte sich sogar der Wolfsburger Volkswagen-Konzern, unter VW-Chef Herbert Diess in erster Linie Verfechter der Elektromobilität, für e-Fuels stark und gab Modelle mit den neuesten Vier-Zylinder-Dieselmotoren offiziell für die Nutzung mit paraffinischen Kraftstoffen frei. So bezeichnet auch Volkswagen „alternative Kraftstoffe als ein zusätzlichen Bestandteil auf dem Way to Zero“, also dem Weg zur Klimaneutralität.

Synthetische Kraftstoffe kein Deut umweltfreundlicher als Benzin oder Diesel wie es bei T&E heißt? Hier täuscht die grüne Umweltlobby in Brüssel die EU und ihre Bürger. Bewusst, um Zweifel an der Elektromobilität im Zweifel zu ersticken?

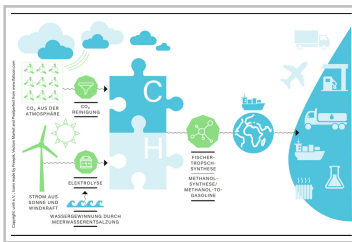
Die neue Regierung ist T&E jedenfalls nicht auf den Leim gegangen. „Wir wollen die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich einhalten, die Elektromobilität im Pkw-Bereich ist dafür ein wichtiger Baustein. Gleiches gilt aber auch für strombasierte Kraftstoffe, e-Fuels. Nicht nur im Flugverkehr, auch im Schiffsverkehr, bei den Nutzfahrzeugen und natürlich auch in den Bestandsflotten der Pkw. Jeder Beitrag zur CO₂-Reduktion ist wichtig“, sagte Bundesverkehrsminister Volker Wissing in der Bundestagsdebatte zur Politik der Bundesregierung im Bereich Digitales und Verkehr am Donnerstag, 13. Januar 2021. (aum/Hans-Robert Richarz)

Bilder zum Artikel



CAC-Geschäftsführer Jörg Engelmann betankt seinen Mini mit synthetischem Benzin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/TU Bergmann/Detlev Müller



Produktion von synthetischem Kraftstoff.

Foto: Autoren-Union Mobilität/e-Fuel Alliance
