
Wir werden alle verfügbaren Technologien brauchen

Vor der Entscheidung des EU-Parlaments zu europäischen CO₂-Flottengrenzwerten am Dienstag kommender Woche warnen Verbände, Mineralölproduzenten und Autozulieferer noch einmal vor einer einseitigen Festlegung auf Elektromobilität in Europa. Im Vorschlag der EU-Kommission ist das Ziel von minus 100 Prozent CO₂-Emissionen der in der EU dann zugelassenen Neuwagenflotte enthalten.

Für die „eFuel Alliance“ deren Geschäftsführer Ralf Diemer: „Das ist bei einer puren Betrachtung des Fahrzeuges ohne die Vorkette faktisch ein Verbrennerverbot, weil ein solches Fahrzeug immer einen lokalen CO₂-Wert hat, gleichgültig, ob es mit e-Fuels oder fossilen Kraftstoffen betrieben wird. Ein E-Fahrzeug ist nach dieser Logik immer ein Null-Emissionsfahrzeug, auch wenn es mit fossil hergestelltem Strom fährt. Die Betrachtung greift zu kurz. Wir brauchen eine ganzheitlichere Betrachtung von Emissionen. Nur das führt am Ende zur Klimaneutralität“.

Jens Gieseke, Mitglied des Europäischen Parlaments, Mitglied im Verkehrsausschuss, Fraktion der Europäischen Volkspartei und Schattenberichterstatter zu den CO₂-Grenzwerten im Umweltausschuss: „Es gibt eben Alternativen zum klassischen Verbrenner, wenn der Kraftstoff CO₂-neutral ist. Dieses Potenzial sollten wir nutzen. Aufgabe von Politik ist es nicht, Technologien zu verbieten, sondern zu ermöglichen. Wir werden am Ende alle verfügbaren Technologien brauchen, wenn wir unser Ziel, Klimaneutral zu werden wirklich bis spätestens 2050 erreichen wollen“.

Sigrid de Vries Generalsekretärin des Verbands der europäischen Automobilzulieferer (CLEPA): „Wir dürfen nicht alles auf eine Karte setzen. 500.000 Arbeitsplätze sind bei den europäischen Autozulieferern auf der Kippe, wenn ab 2035 Technologieoffenheit verlassen wird.“ Sicher würden bei der alleinigen Fokussierung auf Elektromobilität auch einige Jobs neu entstehen, allerdings nicht in den gleichen Regionen, in den gleichen Unternehmen und mit der gleichen Qualifikation. Darum habe die Entscheidung über die Zukunft der Mobilität auch einen sozialen Effekt. „Die Entscheidung des Parlaments darf daher nicht lauten: entweder oder.“ Die Entscheidung müsse mehrere Lösungen für ein sauberes Klima zulassen, zusammen mit einer ehrgeizigen Elektrifizierung“.

Karsten Schulze, ADAC-Technikpräsident: „47 Millionen vorhandene Fahrzeuge in Deutschland können nur über Kraftstoffe am Klimaschutz beteiligt werden“, betonte er. „Innerhalb der Europäischen Union sind es 330 Millionen, weltweit sogar 1,4 Milliarden Autos. Mit synthetischen Kraftstoffen könnten sie alle sauber fahren.“ E-Mobilität könnten sich viele Verbraucher schlichtweg nicht leisten und eine mangelnde Ladeinfrastruktur erschwere den Umstieg weiter. „Die Schere zwischen dem, was geplant war, und was bisher erreicht ist, droht weiter auseinanderzugehen“, bilanziert Schulze. „Wir werden nicht in der Lage sein, die ganze Welt zu elektrifizieren. Selbst wir in Deutschland tun uns schwer.“ Somit würde ein Verbrennerverbot auch eine Entwertung des Eigentums der Menschen bedeuten. „Diese Diskussion sei aber unnötig, weil es ja mit synthetischen Kraftstoffen eine Alternative gibt“.

John Cooper, Generaldirektor von „FuelsEurope“: „Bisher haben wir immer Lösungen gefunden. Aber beim Übergang zu neuen Formen der Mobilität sollten wir nicht eine Form der Ressourcenabhängigkeit (von vielen Öllieferländern) gegen neue Abhängigkeiten (von den wenigen Ländern mit Batterierohstoffen) eintauschen. Wir brauchen alle verfügbaren Technologieoptionen. Es ist wirtschaftlich riskant, sich auf nur eine Technologie zu konzentrieren, wenn diese einen so großen Maßstab erfordert.“ Eine faire Analyse der gesamten Systemwechselkosten einer ausschließlichen Elektromobilitätsstrategie sei noch nicht durchgeführt worden, aber sie sei viel höher als nur die von den Befürwortern eines E-Mobilitätsmonopols angepriesenen Stromkosten.

"Wenn man über Kosten spricht, muss man erstens sagen, dass der Abbau von Rohstoffen auch schädliche Umweltauswirkungen hat, und zweitens, dass man die Kosten des Bergbaus und der Metallverarbeitung in die Berechnung einbeziehen muss. In der politischen Diskussion und in den Autoverordnungen wurden diese Elemente weitgehend ignoriert." Cooper wies auf das enorme Potenzial hin, dass die Nutzung von Biomasse aus Europa für eine nachhaltige Mobilität birgt, und darauf, dass erneuerbare Energien und E-Kraftstoffe keine weiteren Kosten für einen Systemwechsel erfordern, sondern nur die Investitionen für die Kraftstoffherstellung.

Bei den Umweltgruppen BUND, Deutsche Umwelthilfe und Verkehrsclub Deutschland finden sich keine Stellungnahmen und Kommentare zu den Plenarsitzungen am kommenden Dienstag ab 14:30 Uhr. Auch bei den politischen Parteien finden sich aktuell keine Statements, die über die bekannten Formulierungen zu einer Verkehrswende hinausgehen.

Hildegard Müller, Präsidentin des Verbands der Autoindustrie, in einem Statement nicht direkt zur Parlamentsentscheidung: „Die Automobilindustrie steht entschlossen zum Ziel einer klimaneutralen Mobilität und treibt die Transformation mit massiven Investitionen voran. Um 15 Millionen Elektrofahrzeuge bis 2030 auf die Straße bringen zu können, muss der Staat die richtigen Rahmenbedingungen setzen.“ Und weiter: „Die deutsche Autoindustrie ist inmitten der Transformation und investiert allein in den Jahren 2022 bis 2026 rund 220 Milliarden Euro in den Bereich Forschung und Entwicklung, vor allem in die Elektro-Mobilität und die Digitalisierung. Hinzu kommen noch mindestens 100 Milliarden Euro, die sie bis 2030 in den Umbau von Werken in Deutschland investieren wird. (aum)

Bilder zum Artikel



Elektroauto an einer Wallbox.

Foto: Autoren-Union Mobilität/HUK Coburg
