

---

## Kommentar: Stellvertreterkrieg

Von Peter Schwerdtmann, cen

Mit ihren neuen Aussagen zu den Emissionen der synthetischen Kraftstoffe wie e-Fuels ordnet sich die in Brüssel ansässige Umwelt-Lobbyorganisation Transport & Environment (T&E) nun endgültig bei den Aktivisten ein. Bei ihren Argumenten zählt weniger die Wissenschaft als die Kampfkraft gegen den Verbrenner. Offenbar geht in Brüssel und in den diversen europäischen Niederlassungen von T&E die Sorge um, die e-Fuels könnten die Regierungschefs von der Sinnlosigkeit eines Verbrennerverbots überzeugen. Nur mit Panik lässt sich erklären, dass T&E nun „Vergleiche“ vorlegt, die unter falschen Voraussetzungen zu den gewünschten Ergebnissen kommen.

Die synthetischen Kraftstoffe sind eine Voraussetzung, dass die EU ihr Ziel eines klimaneutralen Lebens erreichen kann. Sogar die deutsche Luftwaffe hat das kapiert. Sie kündigt bei der gerade in Berlin laufenden Internationalen Luftfahrtausstellung ILA 22 an, die Transporterflotte A 400 M in Zukunft auch mit 50 Prozent e-Kerosin betreiben zu wollen. Diese so genannten Sustainable Aircraft Fuels (SAF) werden ebenso mit Strom aus erneuerbaren Quellen gewonnen wie die e-Fuels für Schiffe und Lastkraftwagen. Warum sich Politiker weigern, die e-Fuels auch den rund 250 Millionen Auto vorzuenthalten, verbirgt sich der Vernunft.

Transport & Environment behauptet als Begründung, Autos mit e-Fuels seien weit weniger umweltfreundlich als Elektroautos. Das ist klar als üble Meinungsmaße zu erkennen, sogar als eine wirksame. So hat die so genannte Studie es sogar bis in die ARD-Nachrichten geschafft.

Eine erste sachliche Analyse entlarvt das Dokument jedoch als faktenferne Meinungsmaße. So empört sich heute Geschäftsführer Elmar Kühn von Uniti, Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen: „Es scheint, T&E geht es damit weniger um eine sachliche Gegenüberstellung der CO<sub>2</sub>-Emissionsbilanzen e-Fuels betriebener Fahrzeuge mit batterieelektrischen, als vielmehr um einseitige und kaum objektive Meinungsmaße mit Blick auf die Positionierung Deutschlands im EU-Ministerrat bezüglich eines Verbrennerverbots und der Anrechnung von e-Fuels im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung.“

Kühn kritisiert schon die Prämisse, wonach e-Fuels in Europa und damit mit dem europäischen Strommix hergestellt werden soll, der auch fossile Anteile enthält. Denn e-Fuels sollen nicht in Europa, sondern vor allem in wind- und sonnenreichen Regionen wie Australien oder Südamerika ausschließlich mit grünem Strom hergestellt werden. „Ein Vergleich der CO<sub>2</sub>-Bilanzen, der bereits dieses Basisfakt nicht beachtet, ist unsinnig“, so Elmar Kühn. Er verzichtet auf den Hinweis, dass der gerade durch die Zuschaltung weiterer Kohlekraftwerke der fossile Anteil beim Strom sich in jedem Fall auf die Bilanz der Elektroautos negativ auswirkt.

Das T&E-Szenario rechnet mit einem Wert von 30 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilowattstunde in der Gesamtbilanz der batterieelektrischen Fahrzeuge. Dieser Wert wird für Schweden für das Jahr 2030 prognostiziert. Die Skandinavier sind bereits heute ein europäisches Musterland in Sachen Erneuerbare Energien. Eine Übertragbarkeit etwa auf Staaten Osteuropas ist höchst fraglich.

T&E geht davon aus, dass die Akkus für die Elektroautos in Zukunft in Europa gebaut werden. Mittelfristig kommen die allerdings noch in der Mehrzahl aus China, wo die CO<sub>2</sub>-Intensität für eine kWh Strom im Mix derzeit bei rund 550 g liegen soll.

Bei den e-Fuels rechnet T&E auch den Bau der Akkufabriken sowie der Windräder und

---

Solarpaneele für die Erzeugung des Grünstroms in die CO<sub>2</sub>-Gesamtbilanz ein. Bei der batterieelektrischen Mobilität wird von T&E dagegen lediglich die Batterieerzeugung in der Rechnung erfasst.

Transport & Environment bedient sich für seine Prognosen zur zukünftigen Verfügbarkeit und damit verbunden den möglichen Beimischungsanteilen von CO<sub>2</sub>-neutralen e-Fuels in fossilen Kraftstoffen einer Studie des „CONCAWE“-Instituts. Deren Szenario betrachtet allerdings lediglich europäische Produktionsstandorte. E-Fuels-Importe, die den Regelfall darstellen würden, wurden von dem Institut ausdrücklich nicht einbezogen.

Und nun kommt aktuell noch die Frage auf, ob eigentlich Lithium und andere Metalle in den Mengen gefördert werden können, wie sie für die angepeilten Zahlen bei den reinen Autos nötig sein werden.

Wieder ein Grund, sich nicht nur zu wundern über T&E und deren Stellvertreterkrieg gegen die e-Fuels, der eigentlich den Verbrenner treffen soll. Denn eigentlich ist es doch offensichtlich: Wir brauchen eine positive Haltung zu allen Projekten, die uns helfen die Klimaentwicklung aufzuhalten. Im Moment stehen Organisationen wie T&E, BUND, der Öko-Dienstleistungskonzern Greenpeace, der Verein Deutsche Umwelthilfe und viele weitere Verirrte dem Klima im Weg. (Peter Schwerdtmann, cen)

## Bilder zum Artikel



Peter Schwerdtmann.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---