

VERKEHRSPOLITIK

Letzte Chance für E-Fuels: Wie die CDU den Verbrennungsmotor retten will

von: Christoph Herwartz

Datum: 31.01.2022 04:00 Uhr

Nach Vorstellung der EU-Kommission sollen Autos ab 2035 kein CO₂ mehr ausstoßen. Die Konservativen im Europaparlament wollen das Vorhaben verhindern.



Tanken wie schon immer

E-Fuels könnten an normalen Tankstellen verkauft werden.

(Foto: dpa)

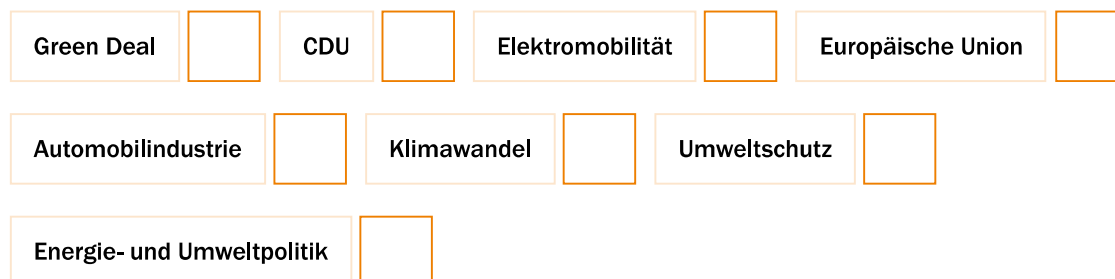
Brüssel. Im Kampf um den Verbrennungsmotor hat die entscheidende Runde begonnen. In den nächsten Wochen will sich die EU auf Abgaswerte für Autos einigen. Bisher heißt es in der Vorlage: 2035 kommt kein Kohlenstoffdioxid (CO₂) mehr aus dem Auspuff eines neuen Fahrzeugs. Wobei sich die Autobauer den Auspuff dann auch ganz sparen können, denn jeder Wagen mit Verbrennungsmotor stößt CO₂ aus – auch wenn er mit E-Fuels betrieben wird.

Die Konservativen im Europaparlament wollen das ändern. Sie wollen den Zielwert für 2035 streichen und die Möglichkeit schaffen, dass E-Fuels in die Klimabilanz von Autoherstellern eingerechnet werden. Das geht aus dem Änderungsantrag ihres verkehrspolitischen Sprechers, des CDU-Europaabgeordneten Jens Gieseke, hervor. „Warum sollen wir uns denn nicht alle Möglichkeiten offenhalten?“, fragt Gieseke.

Seinen Antrag hat er mit Abgeordneten anderer Länder abgestimmt. Die konservative Parteienfamilie EVP will möglichst geschlossen vorgehen, um den Trend zu immer schärferen Grenzwerten zu brechen. Grüne und Sozialdemokraten wollen den Ausstieg aus dem Verbrenner eher noch beschleunigen. Die Liberalen sind sich uneinig.

Viele Autofahrer würden gerne mit E-Fuels fahren. In einer Forsa-Umfrage sagten 60 Prozent der Befragten, sie würden für den Klimaschutz lieber auf klimaneutrale Kraftstoffe statt auf Strom setzen.

THEMEN DES ARTIKELS



VERKEHRSPOLITIK: Letzte Chance für E-Fuels: Wie die CDU den Verbrennungsmotor retten will

ELEKTROMOBILITÄT: Das Beste oder nicht? – Der Mercedes EQS 580 im Handelsblatt-Autotest

Der große Vorteil von E-Fuels: Die Reichweite ist hoch, und das Auftanken geht schnell. E-Fuels versprechen eine Zukunft, in der Autofahrer ihre Gewohnheiten beibehalten können und trotzdem klimaneutral unterwegs sind.

Produziert werden E-Fuels zum Beispiel aus Wasserstoff und CO₂. Wenn E-Fuels verbrannt werden, wird nur dieses CO₂ wieder freigesetzt. Unterm Strich kann ein Auto somit klimaneutral fahren, wenn die E-Fuels vorher mit sauberem Strom hergestellt wurden.

Das geplante Gesetz lässt das aber nicht zu. Gieseke will es so verändern, dass erst in sechs Jahren entschieden wird, ob und wann die Emissionen auf null gesenkt werden.

Branche fürchtet um Hunderttausende Arbeitsplätze

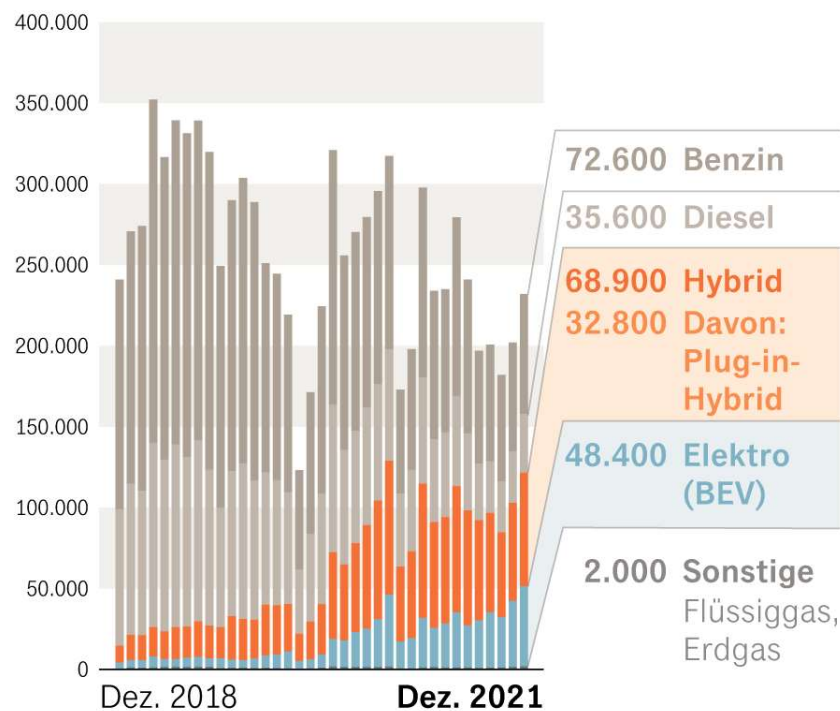
Vor allem aber sollen Kraftstoffhersteller klimaneutrale E-Fuels verkaufen und dafür Credits erhalten. Diese Credits sollen die Autohersteller kaufen und sich so sauber rechnen können.

Ein ähnliches System gibt es heute schon: Autobauer, deren Flotten die Grenzwerte nicht erfüllen, können mit anderen Herstellern kooperieren und so Strafzahlungen vermeiden. Die Kommission will das abschaffen.

Denn sie sieht keine realistische Chance, durch E-Fuels das Klima zu schützen. Deren Herstellung ist zu aufwendig und verbraucht zu viel Strom. Nur dort, wo sie nicht zu ersetzen sind, sollen sie darum genutzt werden – also vor allem in Flugzeugen und Schiffen, vielleicht auch in Lkws. Die Kapazitäten darüber hinaus so weit auszubauen, dass auch Pkws versorgt werden können, wäre ein immenser Aufwand.

Neuzulassungen in Deutschland

Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland je Monat nach Kraftstoffarten



Andererseits: Auch die Umstellung auf Elektroantriebe ist eine gewaltige industrielle Umstellung. Viele Automobilzulieferer werden sich neu erfinden müssen oder stehen vor dem Aus. Motorblöcke, Getriebe und viele andere Teile werden schlicht nicht mehr gebraucht. Die Branche selbst rechnet mit 501.000 Arbeitsplätzen, die europaweit wegfallen, und nur 226.000 neuen Stellen.

>> **Lesen Sie hier:** E-Fuels statt Massenentlassungen: Zulieferer schlagen Änderungen an Green Deal vor.

Gieseke warnt darum vor zu viel Druck: „Wenn wir für einen guten Übergang sorgen, kann die Transformation gelingen, ohne disruptiv zu sein.“

Er sieht die E-Fuels zu Unrecht ausgebremst. Denn auch die Produktion von Autobatterien verbrauche viel Energie. „Wir müssen den gesamten Lifecycle von Autos betrachten, nicht nur die Abgase“, argumentiert Gieseke. Doch die Kommission liefere dafür keine Methodik, obwohl sie seit 2019 den Auftrag dazu habe.

Die Säulen sollen vor den Autos da sein

Aus Sicht der Autofahrer ist in der Debatte vor allem ein anderer Punkt entscheidend: Sie haben Sorge, keine Ladesäule zu finden, wenn sie eine brauchen.

Die EU will darum Tempo machen und den Mitgliedstaaten vorschreiben, dass sie schnell neue Säulen aufstellen. Ein Vorschlag der EU-Kommission liegt dazu vor, jetzt geht es um die Details. Der

zuständige Parlamentarier Ismail Ertug (SPD) sorgt sich jedoch, dass der Ausbau zu langsam geht.

Vorgesehen ist bisher, dass pro Elektroauto ein Kilowatt (kW) an Ladeleistung installiert sein muss. Wenn die Flotte von knapp 50 Millionen Autos in Deutschland irgendwann komplett durch Elektroautos ersetzt ist, müsste es im Land demnach 50 Millionen kW installierte Ladeleistung geben, was sich mit zwei Millionen 25-kW-Anlagen erfüllen ließe oder mit entsprechend weniger, dafür aber leistungsstärkeren Anlagen. Bisher gibt es in Deutschland gut 52.000 Ladepunkte mit rund 1,7 Millionen kW.

Ertug überlegt, die Vorgabe deutlich zu erhöhen, etwa auf drei Kilowatt pro Elektroauto, solange die Elektroauto-Flotte noch klein ist. Je mehr sie wächst, desto tiefer darf die Vorgabe sinken, schlägt der Sozialdemokrat vor.

Das klingt erst einmal unlogisch: Für besonders wenige Elektroautos am Anfang sollen besonders viele Ladesäulen da sein? Aber es ergibt Sinn. Denn andernfalls warten die Autokäufer auf die Ladesäulen und die Energieversorger auf die Autos. Ertug sagt: „Wenn der Markt für Elektroautos in einigen Länder nicht in Schwung kommt, kann das daran liegen, dass es zu wenig Lademöglichkeiten gibt. Wir müssen also schneller Säulen aufbauen, als Autos verkauft werden.“

Deutschland wird es leichter als andere Staaten haben, die EU-Vorgaben zu erreichen. Im Vergleich mit süd- und osteuropäischen Ländern wurde bereits deutlich mehr investiert.

Aber was passiert, wenn ein Mitgliedstaat die Vorgaben nicht erfüllt? Ertug zieht eine Strafzahlung von jährlich 1000 Euro in Erwägung für jedes nicht installierte kW an Ladeleistung. So wie die Autohersteller zahlen müssen, wenn sie ihre Flottenvorgaben nicht erfüllen, sollen auch die Länder zahlen, wenn sie die Ladevorgaben nicht erreichen.

Allerdings müssen auch die Mitgliedstaaten dem Gesetz zustimmen. Unter ihnen eine Mehrheit für Sanktionen zu finden dürfte schwierig werden.

Mehr dazu: Die Revolution im Gasnetz: Wasserstoff für zu Hause – EU bereitet Beimischung vor.