



Was wird aus E-Fuels in der Europäischen Union?

Ulrich Begemann

7. April 2023

Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) teilte vor wenigen Tagen mit, dass man den Weg dafür freigemacht habe, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die ausschließlich klimaneutrale Kraftstoffe tanken, auch nach 2035 neu zugelassen werden können. Laut Wissing wurden konkrete Verfahrensschritte und ein Zeitplan verbindlich fixiert. „Wir wollen, dass der Prozess bis Herbst 2024 abgeschlossen ist.“ Wenn im Folgenden von E-Fuels die Rede ist, so sind damit alle klimaneutralen Kraftstoffe gemeint.

Von Frans Timmermans, EU-Kommissar für Klimapolitik, war über Twitter zu vernehmen: „Wir haben mit Deutschland eine Einigung über die künftige Verwendung von E-Fuels in Autos erzielt.“ Man werde jetzt daran arbeiten, dass die Verordnung über CO₂-Standards für Autos so schnell wie möglich verabschiedet werde“.

Die Einschätzung von GES: Die EU verpflichtet Autobauer seit Jahren, den CO₂-Ausstoß ihrer Fahrzeuge zu reduzieren. Geregelt wird dies über die „Flottengrenzwerte“. Die EU-Kommission hatte vorgeschlagen, diese Grenzwerte im Jahr 2035 auf Null zu reduzieren. Bei der Berechnung der Flottengrenzwerte werden zugemischte regenerative Kraftstoffe, so auch der Anteil Biodiesel, allerdings nicht angerechnet. Auf der anderen Seite werden die bei der

Stromerzeugung für batterieelektrische Fahrzeuge entstehenden Emissionen mit Null angenommen. Dies erzwingt ein Aus für den Verbrennungsmotor unabhängig von dessen Klimawirkung.

Im Oktober 2022 hat das EU-Parlament dieser Regelung zugestimmt. Vorausgegangen war ein Streit darüber, dass in gut zehn Jahren weder die erforderliche Ladeinfrastruktur in allen EU-Ländern noch ausreichend Ökostrom zur Verfügung stehen. Ferner merkten die Kritiker an, dass die Reichweitenproblematik nicht gelöst sei, E-Mobilität insbesondere für mittlere und geringe Einkommen schmerzhaft teuer werde und es absehbar für leichte Nutzfahrzeuge, bei denen jedes Kilogramm Zuladung zählt, keine zufriedenstellende Lösung gebe. Auch wurde die Frage diskutiert, ob es wirklich richtig sei, so kompromisslos auf das Elektroauto zu setzen, wenn die beiden größten Volkswirtschaften China und die USA bisher kein Ausstiegsdatum festgelegt haben. Ohne Einfluss auf den Beschluss blieb auch, dass das auf volatiler Erzeugung basierende Stromsystem der Zukunft bislang nicht verfügbare Speicher benötigt und elektrische Verbraucher wie das E-Mobil Gefahr laufen, zeitweise wegen Strommangels nicht geladen werden zu können. Die Gegenseite argumentierte, dass Strom immer knapp bleibe und es daher entscheidend auf einen hohen Wirkungsgrad der einzelnen Verbraucher ankomme.

Richtig ist, dass der technische Wirkungsgrad eines elektrisch angetriebenen Fahrzeugs über dem eines Verbrenners liegt. Bedenkt man aber, dass auch in Zukunft etwa 70 % der in Deutschland benötigten Gesamtenergie importiert werden muss, werden langfristig klimaneutrale, transportierbare Energieträger benötigt, die an Orten mit viel Wind und Sonne in großen Mengen produziert werden können. Je nach Entfernung sind dies klimaneutraler Wasserstoff, Ammoniak, Methanol, Benzin, Diesel oder andere Kohlenwasserstoffe. Da die Transportkosten gering sind und Windkraft- und PV-Anlagen dort bis zu viermal so viel Strom wie in Deutschland erzeugen, ist die Mobilität auf Basis dieser Kraftstoffe nicht teurer als die E-Mobilität mit Strom aus Deutschland. Hinzu kommt, dass die Fahrzeuge günstiger und die Betankungsinfrastruktur bereits vorhanden sind. Diese Einschätzung zeigen zahlreiche Studien.

Durch die Intervention der FDP in letzter Minute wurde eine für Anfang März geplante, nur noch als Formsache angesehene Bestätigung der Einigung durch die EU-Staaten von Deutschland zunächst verhindert. Ganz unerwartet dürfte dies für Frans Timmermans nicht gekommen sein. Auf Druck der Liberalen wurde in den vom EU-Parlament im Herbst beschlossenen Gesetzentwurf folgender Text eingefügt: „Nach einer Konsultation von Stakeholdern wird die Kommission einen Vorschlag unterbreiten für die Zulassung von Fahrzeugen nach 2035, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen fahren, in Übereinstimmung mit EU-Recht, außerhalb des Geltungsbereichs der Flottengrenzwerte und im Einklang mit dem EU-Ziel der Klimaneutralität.“ Die EU-Kommission hat bislang den verlangten Vorschlag nicht vorgelegt und zeigte auch wenig Ambitionen, andere klimaneutrale Alternativen für eine breite Mobilität zulassen zu wollen. Das kritisierte die FDP und verweigerte ihre Zustimmung.

Neben Deutschland standen dem Gesetzentwurf auch andere Länder wie Italien, Österreich, Bulgarien und Polen kritisch gegenüber.

Ein erster Vorschlag der Kommission sieht nun eine Ergänzung der Regulierung zu Typengenehmigungen vor, die eigentlich dazu gedacht sind, die Abgasnormen Euro 5 und Euro 6 zu erfüllen. Mit wenigen kleinen Änderungen würde in dem Gesetz eine Definition für "Fahrzeuge, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden" aufgenommen. Diese Fahrzeuge sollen mit einer "Betankungsüberwachung" ausgestattet sein. Diese soll erkennen, was genau sich im Tank befindet. Wie dieses Gerät funktionieren soll, bliebe den Herstellern überlassen. Es ist davon auszugehen, dass die Juristen im Verkehrsministerium auf eine in ihrem Sinne zu bestehenden Verordnungen und Gesetzen widerspruchsfreie Ergänzung sorgen, speziell bezüglich der Flottenregulierung.

Was bedeuten die Beschlüsse jetzt konkret? Unter der Annahme, dass die Umsetzung wie versprochen erfolgt, werden ab 2035 weiterhin Verbrenner zugelassen, die jedoch mit klimaneutralen Kraftstoffen betrieben werden müssen. Dies ist eine gute Nachricht für alle, die für ein Neufahrzeug nicht die hohen Kosten der E-Mobilität zahlen können oder wollen.

Weltweit dürfte der Kurswechsel in Brüssel jedoch nur einen geringen Einfluss haben, da klimaneutrale Kraftstoffe in anderen Regionen der Welt heute, wie beispielsweise in Brasilien, entweder bereits Realität sind oder ohnehin fest eingeplant waren.

Auch die Beschlüsse des Koalitionsausschusses vom letzten Märzwochenende nehmen Bezug auf die geänderte Situation. So sollen die Zulassungshürden für den Verkauf reiner E-Fuels an Tankstellen beseitigt und für klimaneutrale Kraftstoffe in Zukunft besonders innovations- und investitionsanreizende Steuersätze gelten. Dass das Tanken von klimaneutralen Kraftstoffen keine ferne, kostspielige Vision ist, weiß jeder, der gelegentlich mit dem Auto in Italien oder Skandinavien unterwegs ist. Dort kann man seit Jahren für einen geringen Aufpreis von etwa 10 Cent pro Liter klimaneutral tanken. Dies sind jedoch biobasierte und nicht strombasierte Kraftstoffe. Denn E-Fuels sind bislang knapp. Allerdings beabsichtigt die Bundesregierung, mit einer E-Fuel-Strategie einen Fahrplan für den Hochlauf synthetischer und klimaneutraler Kraftstoffe vorzulegen. Auch soll die Forschung für die technische Weiterentwicklung und Massenproduktion von E-Fuels gefördert werden.

So bleibt zu hoffen, dass die neuen Vorschläge nicht an formaljuristischen Grabenkämpfen scheitern und anschließend, sofern erforderlich, in der Kommission, im EU-Parlament und in den Mitgliedstaaten eine Mehrheit finden. Die Mehrheit der Deutschen hätten sie schon. So sind zwei Drittel der Deutschen nach einer Umfrage im ARD Deutschland-Trend gegen das Aus für Neuwagen mit Verbrennungsmotor.