

# Mit E-Fuels gegen die Monokultur der E-Autos

Ab 2035 dürfen in der EU doch noch Neuwagen mit Verbrennungsmotor verkauft werden – betankt werden können sie dann allerdings nur mit synthetischen Kraftstoffen. Wenn diese E-Fuels künftig industriell produziert werden, würden sie in absehbarer Zeit herkömmliche Kraftstoffe ersetzen und die Mobilität klimafreundlich machen.

Eigentlich war man sich schon im vergangenen Jahr einig gewesen, dass ab 2035 in der Europäischen Union keine neuen Autos mit Verbrennungsmotor mehr verkauft werden dürfen. Doch dann blockierte die Bundesregierung die entsprechende Entscheidung – vor allem die FDP hatte auf eine Ausnahmeregelung für Verbrenner-Fahrzeuge gedrängt, die ausschließlich mit synthetischen Kraftstoffen, den sogenannten E-Fuels, betrieben werden können.

Auch der BVMW sprach sich gegen eine pauschale Verbannung von Verbrennungsmotoren aus, weil er insbesondere auf die Weiterentwicklung von E-Fuels setzt. „Der Mittelstand“, so Bundesgeschäftsführer Markus Jerger, „soll dabei gezielt unterstützt werden, um eine wirtschaftlich sinnvolle Umstellung auf alternative Antriebe zu ermöglichen.“ Ende März beschlossen die EU-Staaten dann das weitgehende Aus für Neuwagen mit Verbrennungsmotor – mit der Ausnahme für E-Fuel-Fahrzeuge.

## Was sind E-Fuels?

E-Fuels sind synthetische Kraftstoffe, die aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen werden. Dabei wird Wasser per Elektrolyse in seine Bestandteile Sauerstoff und Wasserstoff zerlegt, um dann den Wasserstoff mit Kohlendioxid anzureichern. Der Strom zur Erzeugung der E-Fuels muss vollständig aus regenerativer Energie, also Wind-, Solar- oder Wasserkraft, gewonnen werden, damit die mit E-Fuels betankten Verbrenner-Autos klimaneutral fahren. Das gespeicherte Kohlendioxid entweicht dabei in der gleichen Menge, wie es vorher aufgenommen wurde. Die Herstellung großer Mengen an E-Fuels wird sicherlich nicht in Mitteleuropa, sondern eher in den sonnen-, wind- und wasserreichen Regionen der Welt möglich sein.

## So argumentieren Kritiker und Befürworter

E-Fuel-Kritiker führen eine Menge Gründe gegen den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen in privaten Verbrenner-Fahrzeugen an: Es gebe – Stand heute – kaum Produktionsanlagen, die Herstellung sei zu teuer, weil ein hoher Energieaufwand erforderlich sei, und die Energieeffizienz im Vergleich zur Elektromobilität schlecht. Besser wäre es, wenn die angeblich nur eingeschränkt produzierbaren E-Fuels für den Antrieb von Flugzeugen, Schiffen oder schweren Nutzfahrzeugen genutzt würden.

Grundsätzlich halten die meisten Experten Elektromobilität für die zurzeit effizienteste klimaneutrale Lösung für private Pkw. Es gibt aber auch viele Fachleute und Organisationen, die sich für die Nutzung von synthetischen Kraftstoffen als Alternative zum Strom einsetzen. Dazu gehört auch der ADAC mit seinen über 21 Millionen Mitgliedern. Der Automobil-Club argumentiert, dass nach dem EU-Kompromiss ab 2035 nicht nur eine neue Fahrzeugkategorie von Verbrennern ausschließlich mit E-Fuels betankt werden – einsetzbar sind sie auch in Millionen von Bestandsfahrzeugen, die noch eine längere Lebensdauer haben. Zudem könnten E-Fuels verlustfrei transportiert und unproblematisch über das bestehende Tankstellennetz verteilt werden. Während Kritiker darauf verweisen, dass ein Liter E-Fuel viel zu teuer sei, prognostizieren Befürworter, dass irgendwann ein Liter E-Fuel sogar billiger werden könnte als Benzin oder Diesel. Bei Markthochlauf und einer günstigen Preisentwicklung beim Strompreis sind nach aktuellen Studien Herstellungskosten von höchstens 1,40 Euro möglich. Würden synthetische Kraftstoffe in industriellem Maßstab produziert, könnte – so eine andere

