

EU-Parlament vor Richtungsentscheidung: Haben saubere Verbrenner in Europa nach 2035 noch eine Chance?

Diskussion der eFuel-Alliance: Keine einseitige Festlegung auf E-Mobilität - Europas Chancen liegen im Technologiemix

Berlin/Brüssel/Strasbourg, den 3.6.2022 - Vor der Entscheidung des EU-Parlaments zu europäischen CO₂-Flottengrenzwerten haben Verbände, Mineralölproduzenten und Autozulieferer vor einer einseitigen Festlegung auf Elektromobilität in Europa gewarnt. Für die eFuel Alliance fasste deren Geschäftsführer **Ralf Diemer** zusammen: „Es wird eine äußerst wichtige Entscheidung des Europäischen Parlaments zu den CO₂-Grenzwerten für PKWs und leichten Nutzfahrzeugen werden. Im Vorschlag der EU-Kommission ist das Ziel von minus 100% CO₂-Emissionen der in der EU dann zugelassenen Neuwagenflotte enthalten. Das bei einer puren Betrachtung des Fahrzeuges ohne die Vorkette ist das ein faktisches Verbrennerverbot, weil ein solches Fahrzeug immer einen lokalen CO₂-Wert hat, gleichgültig, ob es mit eFuels 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, appellierte an die Abgeordneten: „Wir haben die Chancen, auf Innovation zu setzen. Es gibt eben Alternativen zum klassischen Verbrenner, wenn der Kraftstoff CO₂-neutral ist. Dieses Potenzial sollten wir nutzen.“ Der Schattenberichterstatler zu den CO₂-Grenzwerten im Umweltausschuss weiter: „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“.

„Wir dürfen nicht alles auf eine Karte setzen“, sagte die Generalsekretärin des Verbands der europäischen Automobilzulieferer (CLEPA), **Sigrid de Vries**, auf einer Online-Diskussion der eFuel Alliance. „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 muss auf ´und´ lauten und mehrere Lösungen für ein sauberes Klima zulassen – zusammen mit einer ehrgeizigen Elektrifizierung“, unterstrich de Vries.

„47 Millionen vorhandene Fahrzeuge in Deutschland können nur über Kraftstoffe am Klimaschutz beteiligt werden“, betonte **Karsten Schulze**, ADAC-Technikpräsident. „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“, bilanzierte 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, machte mit Blick auf den Ukraine-Krieg und anziehende Rohstoffpreise deutlich: „Bisher haben wir immer Lösungen gefunden. Aber beim Umstieg auf neue Formen der Mobilität sollten wir nicht eine Form der Abhängigkeit (von den Öllieferanten) durch neue Abhängigkeiten (von den Produzenten der Batterien und ihrer Rohstoffe) tauschen. Wir brauchen jede Technologieoption, die wir haben. Es ist wirtschaftlich riskant, sich nur auf eine Technologie zu fokussieren.“ Eine faire Kostenaufstellung für Elektromobilität sei derzeit nicht möglich, auch wenn Befürworter des Stromantriebs immer wieder auf die geringeren Kosten verweisen würden. „Wenn man über Kosten redet, dann muss man erstens sagen, dass Bergbau immer klimaschädlich ist und zweitens die Kosten für den Abbau und die Gewinnung der Rohstoffe in die Rechnung einbeziehen. Das ist heute schlichtweg nicht möglich“. Gleichzeitig verwies Cooper auf die guten Erfahrungen, die mit Biomasse in der Mobilität erreicht wurden.

Für das Institut der deutschen Wirtschaft IW rechnete **Prof. Dr. Hubertus Bardt** in der Online-Diskussion vor: „Russland ist einer der größten Ölproduzenten der Welt, praktisch gleichauf mit Saudi-Arabien. Je stärker es gelingt, nach dem Beginn des Ukraine-Krieges Russland vom Weltmarkt abzuschneiden, desto mehr reagieren die Preise.“ Unklar sei jedoch, ob und wie andere Ölförderer wie Saudi-Arabien oder der Iran dauerhaft reagierten. Auch bei Gaspreisen sei eine Rückkehr zu alten Preisniveaus zu erwarten, selbst mit dem breiten Einsatz von LNG werde Europa an Wettbewerbsfähigkeit verlieren.

In den vergangenen Tagen hatten sich bereits 106 Verbände und Unternehmen aus den Sektoren Mobilität, Technik und Energie in einem Joint Letter an die Abgeordneten gewandt. „Wo saubere Elektromobilität die Lösung ist, die den Ansprüchen der Verbraucher gerecht wird, wird sie sich durchsetzen. Wo sie (noch) nicht machbar ist, sollte es eine Wahlmöglichkeit geben. Mit einer technologieoffenen Regelung bleibt die Beschäftigung in der EU stabil, während gleichzeitig erschwingliche und kostengünstige Lösungen für gefährdete Haushalte und Unternehmen angeboten werden. Um die Kohlenstoffemissionen zu verringern, müssen der Strom und die Kraftstoffe, die für den Antrieb von Fahrzeugen verwendet werden, erneuerbar sein. Daher sollte der Schwerpunkt auf der Dekarbonisierung der Strom- und Kraftstoffversorgung liegen und nicht auf dem Verbot oder der Förderung einer bestimmten Technologie gegenüber anderen“, heißt es in dem Schreiben.

Eine hundertprozentige Reduktion von CO₂ bedeute de facto nicht nur ein vollständiges Verbot von Verbrennungsmotoren, sondern auch von Plug-in-Hybridfahrzeugen. Ein Ziel von weniger als 100 Prozent oder die Anerkennung von CO₂-Emissionsreduktionen durch den Beitrag nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe würde ein solches Verbot vermieden werden.

Ein freiwillige Gutschriftensystem für nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe könnte eine ausgereifte und praktische Lösung sein, die in die Verordnung über CO₂-Standards für Pkw und Transporter aufgenommen werden könne. Damit würden bestehende Strukturen für die Anrechnung von Kraftstoffen auf dem Markt genutzt und Doppelzahlungen vermieden. Das Anrechnungssystem sei

PRESSEMELDUNG

ein erster Schritt hin zu einem ganzheitlicheren Lebenszyklusansatz. Es würde ein Sicherheitsnetz für die Fälle bieten, in denen eine direkte Elektrifizierung noch nicht realisierbar sei, betonen die Unterzeichner.

Achtung Redaktionen: Die Aussprache im EU-Parlament soll nach derzeitigem Plan am Dienstag, den 7.6. gegen 14.30 Uhr beginnen. Die Abstimmung ist für Mittwochnachmittag vorgesehen.

Weitere Informationen zum Thema eFuels unter efuel-alliance.eu.

>>> Die eFuel Alliance e.V. <<<

Die eFuel Alliance ist eine Interessensgemeinschaft, die sich für die industrielle Produktion von synthetischen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien einsetzt. Mit seinen mehr als 170 Mitgliedern repräsentiert die eFuel Alliance die gesamte Wertschöpfungskette der eFuel Produktion: von innovativen Start-ups wie Synhelion über Siemens Energy, Bosch, Mazda, der Mineralölindustrie wie Neste bis hin zu Anwendungssektoren wie Liebherr sowie dem ADAC. Ziele der Initiative ist die Anerkennung von eFuels als wesentlicher Baustein einer europäischen, technologieoffenen Klimaschutzpolitik. Auf europäischer Ebene setzt sich die Allianz für Rahmenbedingungen ein, die einen Markthochlauf von eFuels ermöglichen.

>>> KONTAKT <<<

eFuel Alliance e.V.

Presseteam: Anja Baer, Claudia Bender

T +49 30 9700 5030

E presse@efuel-alliance.eu