

12. EID Kraftstoff-Forum

Mobilität der Zukunft: Der Mix macht's – oder doch vor allem das Elektroauto?

„In elf Jahren müssen wir die Energiewende im Verkehr schaffen“, sagte Frank Bonaldo, Ministerialrat im Bundeswirtschaftsministerium (BMWi), auf dem diesjährigen EID Kraftstoff-Forum in Hamburg. Jedem sollte klar sein, was das für ein „Riesen-Ding“ sei, hinke doch gerade der Mobilitätssektor hinter sämtlichen kurz-, mittel- wie langfristigen Zielsetzungen mitunter gigantisch hinterher, so Bonaldo, der im BMWi neben den Kraftstoffmärkten ganz allgemein die Energiewende im Verkehr organisieren soll.

Statt den Endenergieverbrauch im Verkehr zu senken – bis 2020 sollen es verglichen mit 2005 10 Prozent weniger sein –, ging es hier verbrauchsseitig seitdem um rund 5 Prozent nach oben. Das Erneuerbaren-Anteilsziel für den Verkehr von 10 Prozent im Jahr 2020 ist Stand heute gerade einmal zu etwas mehr als der Hälfte (5,2 Prozent) geschafft. Beides hat zur Folge, dass sich auch die CO₂-Emissionen bisher komplett in die falsche Richtung bewegen. Statt zu sinken, sind sie, verglichen mit 1990, um etwa 8 Millionen Tonnen auf rund 170 Millionen Tonnen gestiegen.

Und schon in besagten elf Jahren sollen es nur noch 95 bis 98 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent sein, die der Verkehr an Treibhausgasen ausstoßen darf, also gut 40 Prozent weniger als aktuell. Eine Herkulesaufgabe, weil die bisher im Klimaschutzplan vorgesehenen Instrumente im Jahr 2030 immer noch eine Lücke von 52 bis 55 Millionen Tonnen zusätzlich an Treibhausgasen im Verkehr lassen.

„Riesen-Gegenwind von NGOs“

Wie diese wiederum zu schließen ist, darum soll sich die von der Bundesregierung initiierte Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) kümmern. Aus der nationalen Plattform Elektromobilität weiterentwickelt, soll sie dabei eigentlich einem breiteren Ansatz folgen. Was schwer werden dürfte, wie die in die Verhandlungen eingebundenen Referenten – ob der verabredeten Vertraulichkeit dort freilich ohne ins Detail zu gehen – auf dem EID-Forum erkennen ließen. Genügend Vor-

schläge, wie die „riesige Lücke“ bei der Emissionsminderung geschlossen werden könnte, würden auf dem Tisch liegen, sagte Christian Küchen, Hauptgeschäftsführer des Mineralölwirtschaftsverbandes (MwV), und meinte dabei vor allem die von der Mineralölwirtschaft präferierten synthetisch aus Erneuerbarem-Strom herzustellenden flüssigen Kraftstoffe – E-Fuels. Diese würden aber von diversen Stakeholdern in der Kommission abgelehnt, „es gibt einen Riesen-Gegenwind seitens der NGOs“, so Küchen.

BMWi-Mann Bonaldo favorisiert ebenfalls einen breiten Ansatz – „der Mix macht's“. Allein schon, um die immensen Markthochlaufkosten einer massiven Elektrifizierung im Verkehr zu begrenzen, sollte zuvorderst auch auf die „günstigste CO₂-Vermeidungsmöglichkeit“ Biokraftstoffe gesetzt werden, daneben auf E-Fuels – und auf die „günstige Methanmobilität“: „vergesst mir die gasförmigen Kraftstoffe nicht“, gab er bereits vor Jahren auf dem EID-Kraftstoff-Forum als Parole aus – bis heute ungehört.

An mehr Biokraftstoffe glaubt selbst Elmar Baumann, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Biokraftstoffindustrie (VDB), nicht mehr und sieht die reformierte Erneuerbare-Energien-Richtlinie der EU – RED II – als deren wesentliche Bremse. Durch die üppigen Multiplikatorregelungen insbesondere für elektrische Anwendungen – E-Mobilität auf der Straße wird mit dem Faktor 4 auf das Erneuerbaren-Gesamtziel im Verkehr angerechnet –, erhöhe sich der Erneuerbaren-Anteil insgesamt in den zehn Jahren zwischen 2021 und 2030 kaum. Und bei den Biofuels würden konventionelle quasi durch die der zweiten Generation ersetzt – ein „Nullsummenspiel und nicht mehr“, gab sich Baumann in Hamburg desillusioniert.

Deutschlands größter Autobauer VW scheint dem elektromobilen Druck aus Brüssel und Berlin inzwischen erlegen: „Wir müssen umdenken“, untermauerte VW-Aggregatespezialist Thomas Garbe auf dem Hamburger EID-Forum die von Konzern-Chef Herbert Diess kurz zuvor verkündete neue Strategie. Und dieses Umdenken bedeutet, dass die

Wolfsburger bereits im Jahr 2040 in Europa rund 70 Prozent ihres Neuwagen-geschäfts mit batterieelektrischen Mobilitätsoptionen bestreiten wollen. Und auch das verbleibende knappe Drittel dominieren Brennstoffzellen und mit E-Fuels befeuerte Verbrenner. In China soll Volkswagens Produktangebot 2040 bereits zu etwa 85 Prozent aus Batterie-E-Autos bestehen.

„Flower Power“ statt „Birkenstock“

„Wenn wir etwas ernst nehmen, dann machen wir das auch so“, ließ Garbe keinen Zweifel an der Umsetzung dieser neuen Strategie aufkommen. Das Ziel laute, bis zum Jahr 2030 rund 22 Millionen Elektroautos in den Markt verkauft zu haben. Dafür investiert VW 30 Milliarden Euro in insgesamt 70 neue E-Modelle – alle ausgestattet mit einem modernen Life-style: „Flower Power Feeling“ statt „Birkenstock-Style“, laute die Devise. Die VW-E-Modelle erhielten alle ein „tolles Design“, autonome Systeme mit Vollvernetzung und viel Platz dank „revolutionärer Fahrzeugarchitektur“. Für ein solches Produkt sei der Kunde dann auch bereit, zu zahlen, ist Garbe überzeugt.

„Werdet sichtbar“

Die Mineralölwirtschaft forderte er – auch nicht zum ersten Mal – auf, ihre Arbeiten an innovativen, emissionsarmen Kraftstoffen zu intensivieren: „Macht weiter mit E-Fuels, oder besser: fangt schnell damit an“, sagte er verbunden mit dem Appell, Erfolge bei der Effizienzsteigerung der klassischen Kraftstoffe ganz generell viel offensiver zu kommunizieren: „Werdet sichtbar.“

Auch wenn BMWi-Experte Bonaldo am Ende des EID-Forums nicht davon abrückte, dass sich nur mit einem breiten Mobilitätsansatz Emissionen schnell und einigermaßen kostenverträglich senken lassen, hält auch er es für möglich, dass sich mit der neuen VW-Strategie nun womöglich doch einiges schneller in die elektromobile Richtung bewegt: „Vielleicht sorgt VW mit seiner veränderten, sehr offensiven Strategie dafür, dass sich in der Mobilität die ‚second best‘-Lösung viel schneller durchsetzt.“ ■