

ALEXANDER A. KLEIN MEINT: KLIMANEUTRALE MOBILITÄT ERFORDERT TECHNOLOGIE- OFFENHEIT.



FOTOS OEST GRUPPE



Alexander A. Klein
Vorsitzender der
Geschäftsführung der
Oest Gruppe

Die von Energie- und Wirtschaftsminister Peter Altmaier erklärte Wasserstoff-Strategie und Zielvorgabe, Deutschland wolle weltweit „die Nummer Eins“ in dieser Technologie werden, lässt in der Politik einen gewissen Paradigmenwechsel erkennen – weg von „all-electric“, hin zu mehr Technologieoffenheit und der stärkeren Nutzung von synthetischen, CO₂-neutralen flüssigen und gasförmigen Energieträgern. Ein Thema, mit dem sich seit Jahren auch unser Clubmitglied Oest intensiv beschäftigt. Das im Nordschwarzwald ansässige Unternehmen ist nicht nur für seine Automotive-, Metallbearbeitungs- und Industrieschmierstoffe bekannt. Als Gründungsgesellschafter der AVIA Deutschland und Betreiber eines großen Tankstellennetzes im süddeutschen Raum hat Oest schon sehr frühzeitig in der Forschung und Entwicklung seinen Blick auch auf zukunftsweisende synthetische Kraftstoffe gerichtet.

Zu den Produktinnovationen von Oest zählt unter anderem der 100% erneuerbare Dieselkraftstoff Oecopower D, der aus biogenen Reststoffen gewonnen wird und Treibhausgasemissionen im Vergleich zu fossilem Dieselkraftstoff um bis zu 90% reduziert. Wenngleich Oecopower D aufgrund komplexer Zulassungsverfahren (noch) nicht an öffentlichen Tankstellen frei erhältlich ist, können geschlossene Nutzergruppen wie zum Beispiel Kommunen, Verbände oder Unternehmen den erneuerbaren Dieselkraftstoff bereits nutzen. Der Kraftstoff ist in dieser Rezeptur als nachhalti-

ge, klimafreundliche Bioenergie nach dem von der deutschen Bundesregierung anerkannten ISCC-System zertifiziert und entspricht der DIN EN 15940 Klasse A. Immer mehr Unternehmen setzen den umweltfreundlichen Spezial-Dieselmotorkraftstoff in ihren Fuhrparks ein. Auch angesichts solcher Erfolge wächst der Druck auf die Politik, die Chancen synthetischer Kraftstoffe und eFuels stärker zu berücksichtigen. So fordert auch die neu ins Leben gerufene »eFuel-Alliance« vor dem Hintergrund des EU-Klimazielplans 2030 mehr Technologie-Offenheit, um die festgelegten EU-Klimaschutzziele zu erreichen.

„Dass wir weg von den fossilen Brennstoffen müssen, steht außer Frage. Allerdings sehe ich, wie viele Experten, die alleinige Fokussierung auf die E-Mobilität sehr kritisch“, betont auch Alexander A. Klein, Vorsitzender der Geschäftsführung der Oest Gruppe.

„Elektromobilität hat schon ihre Berechtigung, aber eben nicht immer und überall. Zudem kommen mir wichtige Aspekte in der Debatte um die E-Mobilität viel zu kurz, wie die umweltbelastende Gewinnung von Rohstoffen zur Batterie-Herstellung, die damit verbundenen Arbeitsbedingungen für Minenarbeiter in Afrika und Südamerika sowie auch die ungeklärte Entsorgung der Batterien. Es wird künftig darum gehen, weitere Alternativen wie synthetische Kraftstoffe, eFuels und Wasserstoff voranzutreiben, um die gesteckten EU-Klimaziele 2050 effektiv und nachhaltig zu erreichen. Dafür setzt sich die eFuel-Alliance und unser Unternehmen als Mitglied der Initiative zielstrebig ein“, resümiert Alexander A. Klein.

Gerade im Straßenverkehr mit weltweit mehr als 1,3 Mrd. Fahrzeugen sind eFuels die klimaneutrale Alternative zu herkömmlichen flüssigen Kraft- und Brennstoffen und daher hervorragend geeignet, die CO₂-Emissionen entscheidend und bezahlbar zu reduzieren – bis hin zur Klimaneutralität. Die Tankinfrastrukturen stehen bereits zur Verfügung. Mit eFuels wird Klimaschutz auch für den Endverbraucher bezahlbar.



VOLKER STAUCH FORDERT: ABKEHR VON DER GRÜN GEWASCHENEN TECHNOLOGIE- STURHEIT.

Fast wäre es zum Äußersten gekommen. Um ein Haar wären wir bereit gewesen, den Verbrenner-Motor abzuschreiben. Beinahe hätten wir uns schon wohlgefühlt, in dieser glatt gefeilten Welt des schick vermarktetten Einheits-Surrens. Irgendwann noch mit vertrautem Motorensum durch's Württemberger Land zu cruisen und das mit gutem Gewissen? Zu schön, um wahr zu sein – oder?

Porsche Entwicklungschef Michael Steiner lässt uns zumindest ein wenig näher an diesen Traum rücken. Jüngst verkündete er, der eFuels-Antrieb sei ein elementarer Bestandteil, wolle man künftig nachhaltige Fahrzeuge anbieten.

Synthetische Kraftstoffe, zu denen die eFuels zählen, könnten tatsächlich einen wertvollen Beitrag zur Vereinbarkeit von individueller Freiheit und Umweltschutz leisten. Ohne Sie in eine dieser quälenden naturwissenschaftlichen Schulstunden zurückversetzen zu wollen, sei in Kürze erklärt: eFuels werden mittels Wasserstoffs und CO₂ aus der Luft hergestellt. Durch Zuführung von Energie entsteht in einem synthetischen Verfahren ein Stoff, der die gleichen Eigenschaften, wie ein herkömmlicher fossiler Brennstoff, also Benzin oder Diesel, hat. Die Energie? Stammt optimalerweise aus einem Überschuss an regenerativem Strom. Global gibt es den tatsächlich. Wenn in Chile die Sonne knallt oder in Norwegen der Wind tobt. Übrigens: So weit müssen Sie aber gar nicht fahren, um Zeuge dieser Zukunftstechnologie zu werden. In Baden-Württemberg nimmt das KIT – das Karlsruher Institut für Technologie – eine Vorreiterrolle ein. Im Rahmen des vom Bund geförderten „Kopernikus-Projekts P2X“ entstand auf dem Campus der Universität die weltweit erste integrierte Power-to-fuel-Anlage, die eben beschriebenes Verfahren ermöglicht.

Das Ziel ist klar definiert: Emissionsneutrales Autofahren. Das ausgestoßene CO₂ wird durch das zur Herstellung benötigte CO₂ kompensiert. Auch das klingt zu schön, um wahr zu sein. Dass die E-Mobilität noch ihre liebe Zeit benötigen wird, um das Problem der Emissionen zu bereinigen, zeigt ein kurzer Blick in die Zahlen. Das Kraftfahrt-

Bundesamt meldet zu Beginn des Jahres. 31 Mio Benziner, 15 Mio Diesel und gerade mal 136.617 Fahrzeuge mit Elektro-Antrieb. Um nicht falsch verstanden zu werden: Die Elektromobilität kann und wird ihren Beitrag leisten. Wer aber ernsthaft über die Optimierung der ökologischen Bilanz im Individualverkehr sprechen möchte, der kann die oben dargestellte Realität nicht einfach ignorieren. Bestand ist Bestand. Wann also können wir bei der nächsten Autofahrt eFuels tanken? Experten sagen: Zehn Jahre Entwicklungszeit bedürfte es schon noch bis zur Serientauglichkeit. Die zentrale Frage ist eher die Bezahlbarkeit als die Machbarkeit. Gut zehn US-Dollar werden derzeit für den Liter synthetischen Kraftstoff fällig. Zwischen einem und zwei müssen es werden.

Doch Sie sehen: Dran bleiben lohnt sich. Was brauchen wir zur erfolgreichen Einführung von eFuels auf diesem Planeten? Wir müssen strukturelle und infrastrukturelle Voraussetzungen schaffen. Die Fehler der desaströsen E10-Premiere dürfen sich nicht wiederholen. Wir müssen finanzielle Anreize setzen. Erst, wenn die Emissionsstrafen der Hersteller nicht mehr nur am Auspuff des Autos bemessen werden, sondern über dessen Lebenszyklus hinweg, ist eine Investition auch lohnend. Und wir müssen ökonomisch-sozial denken: Wir brauchen einen gesellschaftlichen Dialog. Von Wissenschaft, Politik, Industrie und ja: auch NGOs und „Aktivisten“. Bestimmt und pluralistisch. Aber endlich auch informiert, zielorientiert und realistisch. Frei von Ideologien. Das, liebe WAC-Mitglieder, scheint wahrlich zu schön, um wahr zu sein. Schöner vielleicht sogar als die Synthese von Kraftstoff.

Kulturell benötigen wir in Deutschland hierfür einen echten Wandel. Wir müssen uns wieder einer Mentalität der Innovationen und des Fortschritts verschreiben. Kein Problem wird nachhaltig durch ein stumpfes Verbot gelöst. Viele aber durch die Kraft der Gedanken und des Pioniergeists. Wir müssen wieder Freude am Diskurs haben, auch kantige Aussagen zulassen. Und wir müssen uns lösen von der Angst, Fehler zu machen und uns öffnen gegenüber der Lust, voranzuschreiten und zu entwickeln.

Tragen wir als Württembergischer Automobilclub das unsere dazu bei.



Volker Stauch
WAC Präsident