

## „Wir fordern Waffengleichheit“

Verbrennungsmotoren werden noch lang eine Rolle spielen – vor allem in der Transportwirtschaft. Welchen Stellenwert könnten synthetische Kraftstoffe wie E-Fuels einnehmen? Stephan Schwarzer, Geschäftsführer der E-Fuel Alliance, im „Der Österreichische Transporteur“-Interview.

**Der Österreichische Transporteur: Herr Dr. Schwarzer, weshalb könnten oder sollten E-Fuels in puncto Dekarbonisierung eine Rolle spielen?**

**Stephan Schwarzer:** Neben der Elektromobilität sind E-Fuels sozusagen ein zweites Standbein. Bei der Elektromobilität ist man davon abhängig, dass die Stromversorgung immer funktioniert, tatsächlich zu jedem Zeitpunkt. Mit den flüssigen Energieträgern E-Fuels hat man eine Alternative, einen klimaneutralen Treibstoff, der immer zur Verfügung steht, wenn man ihn braucht.

**Was sind die Vorteile von E-Fuels?**

Die permanente Verfügbarkeit, so wie wir sie heute gewohnt sind. Alle Vorteile von Diesel- und Benzinern mit dem Unterschied der Klimaneutra-

lität. Große Reichweiten, eine bestehende Infrastruktur und keine Ladesorgen.

**E-Fuels kämen deutlich teurer als fossile Kraftstoffe, wird oftmals kritisiert.**

Der Preis wird fallen, sobald die Massenproduktion einsetzt.

**Ich kenne Berechnungen, wonach der Preis unter zwei Euro pro Liter liegen könnte.**

Das ist sicher realistisch, er könnte auch signifikant darunter liegen.

**Was könnten Nachteile von E-Fuels sein?**

Tatsächlich, dass sie in der Anfangsphase etwas teurer wären. Dem kann man begegnen, indem man E-Fuels vorderhand beimischt, also nicht zu 100 Prozent mit E-Fuels fährt. Damit kann man die Vorgaben der Kraftstoffverordnung 2023 erfüllen.

**Es geht um die CO<sub>2</sub>-Reduktion, um die Erreichung der Klimaziele. Dauert es zu lang, bis sich die Elektromobilität flächendeckend durchsetzt?**

Das ist eine einfache mathematische Berechnung. Man braucht sich nur die Zahlen anzuschauen: Wie viele Pkw werden pro Jahr verkauft, wie hoch ist der Anteil der rein elektrischen Antriebe. Ein Drittel ist bis 2030 niemals erreichbar. Wir kommen mit unseren Berechnungen bei freundlichen Annahmen auf maximal ein Sechstel.

**Es wird behauptet, E-Fuels würden sich nur für die Schifffahrt und den Luftverkehr eignen.**

Es wird unterstellt, dass E-Fuels knapp seien. Nach dem Motto: Es gibt so wenig, die muss man für bestimmte Zwecke reservieren. Das ist das Hauptmissverständnis. Wir sind fest davon überzeugt, dass der Klimaschutz am meisten davon profitiert, wenn E-Fuels nicht knapp sind. Klimaschutz ist immer global zu betrachten. Es geht immer auch um den

„Es wird unterstellt, dass E-Fuels knapp seien. Das ist das Hauptmissverständnis.“

■ Stephan Schwarzer, E-Fuel Alliance





Lkw-Sektor. In Afrika werden gerade hunderttausende Lkw angeschafft, die Wirtschaft wächst. Es muss gelingen, eine funktionell gleichwertige Alterna-

„E-Fuels sind vor allem für die Transportwirtschaft interessant. Große Lasten, große Wege, ideale Lagerbarkeit.“

tive zu haben. In Afrika wird das sicher nicht der Elektro-Lkw sein. Der größte Teil der Weltmissionen stammt von Entwicklungs- und Schwellenländern.

**Inwieweit sind E-Fuels für die Transportwirtschaft interessant?**

Sehr. Große Lasten, große Wege, ideale Lagerbarkeit. Sogar Kritiker von E-Fuels konzedieren, dass sie es sich in diesem Bereich vorstellen können.

**Wie schätzen Sie die Vorgehensweise der Lkw-Hersteller in Bezug auf alternative Antriebe ein?**

Einige setzen auf Elektro, einige auf Wasserstoff. Die unterschiedlichen Einschätzungen zeigen, dass niemand konkret weiß, wohin die Reise geht. Deshalb: Technologiefestlegungen sind schlecht. Jede Entscheidung kann eine Fehlentscheidung sein. Eine Technologie auszuschließen, die beim Fahrzeug- und Maschinenbestand alternativlos ist, sabotiert den Klimaschutz.

**Wie sieht's auf der politischen Ebene aus?**

Meine Wahrnehmung ist, dass man von einem fixierten Kurs nur schwer wieder abrückt. Auch wenn er jetzt schon als problematisch erkannt wurde. Es gibt auch innerhalb der EU-Kommission vehemente Kritiker der reinen E-Mobilitätslehre, vor allem in puncto Rohstoffproblematik. Eine Analogie zur Abhängigkeit vom russischen Erdgas drängt sich geradezu auf. Die Abhängigkeit von chinesischen Rohstoffen bei der Elektromobilität wäre eine ähnlich hohe. Resilienz ist gefragt, eine zweite, dritte Option.

## FAKTEN, BITTE!

**ORGANISATION** Die eFuel Alliance Österreich setzt sich aus Unternehmen und Instituten verschiedener Branchen zusammen, die die Etablierung von E-Fuels auf nationaler und globaler Ebene vorantreiben möchten. Zu den Mitgliedern zählen u.a. Birner, die Doppler-Gruppe, Adamol, KTM, der ÖAMTC und AVL. Geschäftsführer ist Dr. Stephan Schwarzer, der zuletzt die Leitung der Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik der Wirtschaftskammer Österreich innehatte.

**Wird die Politik umdenken?**

Sicher, aber das große Umdenken lässt noch auf sich warten. Schade. Denn wenn es später dazu kommt, hat man schon viel Zeit verloren.

**Von wem erfahren Sie Unterstützung?**

Die Autofahrerklubs ÖAMTC und ARBÖ sind beispielsweise auf unserer Seite. Die Wirtschaft, Landwirtschaft und die Industrie unterstützen unsere Anliegen eben- >



# Gewichtsvorteil

Bis zu 280 kg mehr Nutzlast bietet der neue Sattelkipper **S.KI SOLID**.

Die neue Rahmen- und Muldengeneration ist robust und überzeugt durch verbesserte Bedienbarkeit. Mehr Infos: Schmitz Cargobull Austria GmbH,  
Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: [vertrieb.at@cargobull.com](mailto:vertrieb.at@cargobull.com), [www.cargobull.com](http://www.cargobull.com)

**SCHMITZ  
CARGOBULL**   
The Trailer Company.





**DEUTLICHE WORTE**  
Europa-Parlamentarierin  
Barbara Thaler.

EF/ European Parliament

falls. Generell will die Wirtschaft Wahlmöglichkeiten haben. Bei gesetzlichen Vorgaben will man sich nicht vorschreiben lassen, wie der Weg dorthin aussieht. Da sind Unternehmen einfach besser als Politiker. Es stellt sich die zentrale Frage: Woher kommt der Strom? Wir wissen, er ist knapp. Gleichzeitig wollen wir Wärme, Mobilität und Industrie in den Stromsektor hieven. Das ist ein bisschen viel auf einmal, da braucht man kein Prophet zu sein, um zu sehen: das geht sich nicht aus.

**Was fordern Sie konkret von der Politik?**  
Eine Klarstellung im nationalen Steuerrecht, dass E-Fuels genauso behandelt werden wie andere klimaneutrale Energieträger. Also ein Ende der Diskriminierung

und eine steuerliche Gleichstellung. Eine Waffengleichheit im Grunde.

**Wie ist der Status quo auf EU-Ebene?**  
Ambivalent. Einerseits hat die EU-Kommission im Parlament und im Rat ihre Maxime „electric only“ durchgeboxt, andererseits wird eine Quote für sogenannte renewable fuels angeordnet.

**Wie soll sich eine Massenproduktion ausgeben?**

**„Eine Technologie auszuschließen, die beim Fahrzeug- und Maschinenbestand alternativlos ist, sabotiert den Klimaschutz.“**

Die Potenziale der Sonnen- und Windenergie sind unerschöpflich. Wenn wir nur einen Teil fassen können, haben wir unsere Energieprobleme gelöst. Wir kennen Projekte, die mit 150.000 Liter in der Testphase beginnen und dann rasch um Zehnerpotenzen auf 40 Millionen Liter pro Jahr aufgestockt werden. Davon gibt es viele Projekte und sie sind geographisch breit gestreut.

**Wo soll produziert werden?**

Der südliche Teil der Welt hat sehr gute Produktionsbedingungen – auch Norwegen ist begünstigt. Spanien ist ein gutes Beispiel für Sonnenenergie. Für einen guten Produktionsstandort braucht man entweder eine Wüste oder eine Küste. Es gibt keinen Mangel an potenziellen Standorten. Man muss sie schlicht erschließen. Europa wird aber für die Hälfte seines Bedarfs Importe brauchen. E-Fuels lassen sich relativ einfach über weite Strecken transportieren.

**Warum kann es hier nicht zu Abhängigkeiten kommen?**

Weil es so viele Länder gibt, die E-Fuels liefern können. Es gibt eine Liste von 97 Ländern, zusammengestellt von der Fraunhofer-Gesellschaft.

## ABGESCHWÄCHTER „ELEKTROZWANG“ BEI LKW

**POLITIK** „Ein Auto mit einem österreichischen Motor, betrieben mit E-Fuels aus Dänemark oder Biokraftstoffen aus Österreich hilft dem Klima mehr, als ein E-Auto aus China betrieben mit deutschem Kohlestrom.“ Sagt Barbara Thaler, ÖVP-Verkehrssprecherin im Europaparlament. Mit einer knappen Mehrheit hatten die Abgeordneten im EU-Parlament am 14. Februar 2023 ein Verbot von Lkw und Pkw mit Verbrennungsmotor ab dem Jahr 2035 und damit einen „Elektrozwang“ beschlossen, wie es die eFuel Alliance Österreich ausdrückt. Gleichzeitig habe die Europäische Kommission einen Rechtsakt vorgeschlagen, der auch für Lkw einen elektrischen Antriebsstrang vorschreibt. Das Vorpreschen des Kommissions-Vizepräsidenten Frans Timmerman wurde bereits gestoppt und abgeschwächt: Bei Lkw und Bussen werden E-Fuels und Biofuels nicht verboten, sondern auf zehn Prozent limitiert, die Deadline für die Hersteller tritt fünf Jahre später (2040) in Kraft, und es ist eine Überprüfung der Sinnhaftigkeit des Beschlusses im Jahr 2028 vorgesehen.



**Es werden immer wieder Zahlen kolportiert, wonach der Wirkungsgrad bei E-Fuels bei 10 bis 15 Prozent liegt, bei der E-Mobilität allerdings bei 80 Prozent.** Das Argument klingt schlüssig, ist aber bei näherer Betrachtung wenig relevant und zum Teil auch falsch. Ein Elektroauto ist per se schwerer. Da nützt der motorische Wirkungsgrad nicht so viel. Ich muss

„Technologiefestlegungen sind schlecht. Jede Entscheidung kann eine Fehlentscheidung sein.“

mehr Masse durch die Gegend spazieren führen. Das heißt: Wenn das Auto um 50 Prozent schwerer ist, hat man bereits die Hälfte des Vorteils verloren. Außerdem: Man vergleicht immer mit dem Elektrofahrzeug, das in Österreich direkt von der Sonne gespeist wird. Aber: Die meisten Elektrofahrzeuge werden nicht von der

Sonne gespeist, sondern vom Netz und da habe ich dann die Importe und vorgelagerte Verbrennungsprozesse. Tanke ich im Winter, tanke ich tschechischen Atomstrom oder deutschen Kohlestrom. All das wird immer unter den Tisch gekehrt.

**Mit E-Fuels spart man beim Partikelaustoß, bei Stickoxiden aber nicht.**

Es geht um die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die weg müssen. Bei allen anderen Parametern sind E-Fuels innerhalb aller fortschrittlichen Normen. Bei Stickoxiden gibt es ohnedies immer eine Nachbehandlung.

**Die Organisation T&E (Transport und Environment) rechnet vor, dass bis 2035 E-Fuels nur für zwei Prozent aller Autos in Europa reichen.**

Die nehmen an, dass die Politik E-Fuels diskriminiert, wofür sie sich sogar noch einsetzen. Es ist erstaunlich, dass eine Umweltorganisation derart gegen Umweltinteressen vorgeht. Die Politik brems E-Fuels und wirft ihnen vor, dass sie nicht schnell genug sind.

**Wo stehen wir in einem Jahr? Was wäre Ihrer Meinung nach der Idealfall?**

## FAKTEN, BITTE!

**E-FUELS** sind alternative, synthetisch erzeugte Kraft- und Brennstoffe. Alternativ deshalb, weil sie nicht auf fossilen Energieträgern (Erdöl, Erdgas, Kohle) basieren. Für ihre Herstellung sind Strom, Wasser und Kohlendioxid erforderlich. Durch die Verwendung von CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre und Strom aus erneuerbaren Quellen lassen sich E-Fuels klimaneutral herstellen.

Die Politik schaltet in den konstruktiven Modus, bekennt sich zu E-Fuels und unternimmt alles, damit sie möglichst schnell kommen.

**Das ist eine ambitionierte Vorstellung. Damit hätte sich innerhalb eines Jahres politisch alles gedreht.**

Man erreicht nicht alle Ziele in einem Jahr. Dafür braucht es zuvor eine faktenbasierte Diskussion, die die ideologische Voreingenommenheit überwindet. **WOB**

