Südschleswigscher Wählerverband

SSW

Rääde
Nr. 209/2021
Kiel, 25.11.2021

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Fossile Energieträger dürfen in Zukunft keine Rolle mehr spielen

„Egal welche Antriebsform oder welchen Treibstoff wir verwenden, er muss mit grünem Strom produziert werden. Fossile Energieträger dürfen keine Rolle mehr spielen. Das ist die Grundlage für die Verkehrswende."

Christian Dirschauer zu TOP 18 -vTechnologieoffenheit in der Verkehrspolitik realisieren – synthetische Kraftstoffe stärker berücksichtigen (Drs. 19/3318 und 19/3410)

Die Dekarbonisierung des Verkehrs wird nicht funktionieren ohne Technologieoffenheit. Leider haben sich die Automobilhersteller in Deutschland lange Jahre geweigert entsprechende neue Wege in diese Richtung zu gehen. Die Weiterentwicklung der Antriebstechnologien und auch die Markteinführung solcher Modelle haben lange Jahre auf sich warten. Die späte Einsicht einen neuen Weg einzuschlagen ist erst entstanden, als ausländische Marken mit neuen Antriebsformen und Techniken hier und weltweit Absatzerfolge erzielten. Dabei hat die deutsche Automobilindustrie wertvolle Zeit und Know-how verloren. Und das holt sie heute ein.
Die Frage, wie der dekarbonisierte Verkehr der Zukunft letztendlich aussehen soll, kann heute keiner abschließend beantworten. Wir können nicht vorhersehen, welche Technologie sich letztendlich durchsetzen wird oder ob es ein Mix aus verschiedenen Antriebsformen geben wird. Eines ist dabei aber klar, egal wie die Antriebsformen der Zukunft aussehen, sie müssen klimaneutral sein, sonst macht das alles keinen Sinn.

Das heißt, egal welche Antriebsform oder welchen Treibstoff wir verwenden, er muss mit grünem Strom produziert werden. Fossile Energieträger dürfen keine Rolle mehr spielen. Das ist die Grundlage für die Verkehrswende.
So verschieden die unterschiedlichen Antriebsformen auch sind, keine ist perfekt, sie haben unterschiedliche Defizite – entweder bei der Produktion der Akkus oder bei der Herstellung der Treibstoffe – irgendwas ist immer. Das bedeutet, wir müssen Gesamtbilanzen gegeneinander abwägen und ihre unterschiedlichen Einsatzmöglichkeiten. Darum sage ich heute, wir können es uns nicht leisten, die eine Antriebsform gegen die andere auszuspielen. Deshalb ist es richtig, dass wir technologieoffen an die ganze Sache herangehen. Zugegeben, synthetische Kraftstoffe können ein Teil der Lösung der dekarbonisierten Verkehrswende sein. Vorausgesetzt sie werden mit grünem Strom produziert. Gleichwohl sind E-Fuels nicht das Allheilmittel. E-Fuels aus regenerativen Quellen – Power to X – sind sogenannte Sekundärenergieträger die durchaus ihre Vorteile haben. Sie haben eine hohe Energiedichte, gute Speicher- und Transportfähigkeit und sind somit theoretisch vielseitig einsetzbar. Aber – und irgendwas ist ja immer – die Produktion von E-Fuels ist enorm energieaufwendig. Der Energiebedarf für den Betrieb eines Autos mit E-Fuels ist, nach heutigen Stand, rund fünf bis sechs Mal höher als bei einem vergleichbaren Elektroauto. Das heißt, die Energieeffizienz bei einem Stromer ist weitaus höher, als bei einem E-Fuel basierten Verbrennungsmotor.
Angesichts der Tatsache, dass der Strombedarf in den nächsten Jahren weiter steigen wird und wir diesen Bedarf aus erneuerbaren Energien decken wollen, ist die Frage der Energieeffizienz nicht unerheblich. Der wachsende Strombedarf wird uns einen weiteren Ausbau der erneuerbaren Energien abringen. Und wir kommen dann nicht umhin genau zu schauen, wo, wofür und in welchem Umfang wir den grünen Strom einsetzen wollen. Daher sehen wir den Einsatz von E-Fuels zum jetzigen Zeitpunkt auch nur in begrenztem Umfang als realistisch machbar und einsetzbar. Dabei geht es insbesondere um die Verkehrsbereiche und dort wo es keine Alternativen gibt – und hier sehe ich insbesondere die Schifffahrt und den Flugverkehr. Gerade im Bereich der Schifffahrt wäre der Einsatz von E-Fuels auch insoweit vorteilhaft, weil die Emissionen aus E-Fuels deutlich geringer sind. Die Verbindungen von E-Fuels verbrennen nahezu rußfrei und emittieren fast feinstaubfrei. Durchaus Vorteile, die nicht von der Hand zu weisen sind. Daher ist die Forschung in dem Bereich auch unerlässlich. Aber das geschieht bereits und dafür bedarf es dann auch nicht den Antrag der AfD. Das Bundesverkehrsministerium hat im Mai ein Förderprogramm auf den Weg gebracht zur Entwicklung von regenerativen Kraftstoffen mit einem Volumen von 640 Millionen Euro für entsprechende Demonstrationsprojekte. Darüber hinaus sind 900 Millionen Euro vorgesehen für die Umrüstung oder den Neubau von Erzeugungsanlagen von Biokraftstoffen und strombasierten Kraftstoffen.
Das heißt, es läuft an, aber es läuft. Und so wie Energieeffizienz eine Rolle

spielt, spielt auch der effiziente Einsatz von Steuergeldern eine Rolle bei solchen Forschungsprojekten.