

Sinn und Zweck der neu gegründeten E-Fuel GmbH

Geschäftsführer Eike Mönneke spricht im Interview über die synthetischen Kraftstoffe, ideologischen Gegenwind aus der Ecke der E-Mobilität und die Mehrarbeit für Tankstellenbetreiber.



Eike Mönneke, Geschäftsführer E-Fuel GmbH und Geschäftsführer Mönneke Energiehandel.

Herr Mönneke, es gibt bereits verschiedene Interessensvertretungen wie die E-Fuel Alliance, E-Fuel Today und das E-Fuels-Forum, mit denen der Mittelstand das Thema synthetische Kraftstoffe vorantreiben will. Wodurch unterscheidet sich die E-Fuel GmbH von den bestehenden Initiativen?

Mönneke: Bei den genannten Beispielen handelt es sich um Kampagnen, die sich vor allem in Form von Öffentlichkeitsarbeit und auf politischer Ebene für E-Fuels einsetzen. Die E-Fuel GmbH ist dagegen ein Zusammenschluss aus zehn Mittelständlern zu einem Wirtschaftsunternehmen,

mit dem wir uns an Firmen und Initiativen beteiligen, die E-Fuels entwickeln und produzieren. Unser Ziel ist es, das Produkt im Rahmen von konkreten Projekten endlich auf die Straße zu bringen.

Was steht für die E-Fuel GmbH in diesem Jahr auf der Agenda?

Unser erstes Projekt ist schon sehr konkret und ich hoffe, dass wir in den nächsten Wochen spannende Neuigkeiten zu berichten haben. Weitere Projekte werden von uns bereits begutachtet und ich würde

mich freuen, wenn wir auch hier noch in diesem Jahr etwas konkretisieren können.

Wo sehen Sie die größten Herausforderungen, damit die E-Fuel GmbH erfolgreich sein wird?

Aktuell gibt es eine Vielzahl von Projekten, die sich mit der Forschung und Produktion von E-Fuels beschäftigen. Unsere Herausforderung ist eine vernünftige Abwägung, welche Projekte für uns als Mittelständler überhaupt machbar sind und welche eine realistische Zukunftschance haben. Da ist der Markt sehr vielfältig. Aber ich bin überzeugt, dass wir mit dem Know-how, das wir uns aufgebaut haben, in der Lage sind, die richtigen Entscheidungen zu treffen.

Welche Faktoren wirken sich positiv, welche negativ auf den gewünschten Durchbruch der E-Fuels aus?

Negativ wirkt sich der ideologische Gegenwind insbesondere aus der Ecke der Elektromobilität aus, der uns permanent entgegenbläst. Dazu kommt die nicht technologieoffene Steuer- und Regulierungslage in der EU und in Deutschland, bei der E-Fuels trotz ihrer CO₂-Neutralität nicht gleichbehandelt werden. Neben der Energiesteuer ist dabei vor allem die fehlende Anrechenbarkeit auf die Flottengrenzwerte ein massiver Hemmschuh. Für E-Fuels spricht, dass wir mit diesem Produkt ohne hohe Investitionen in die Infrastruktur schnell helfen können, Fortschritte bei der Reduzierung der CO₂-Emissionen zu erzielen.

Im Krieg gibt es immer nur Verlierer. Kann man dennoch sagen, dass Putin insbesondere uns Deutsche wachgerüttelt hat und viele Menschen endlich erkennen, wie wichtig die Energiewende ist?

Eine von vielen Erkenntnissen aus der aktuellen politischen Situation ist, dass wir uns dringend von einzelnen Energieimporten unabhängig machen müssen. Al-

lerdings werden wir es nicht schaffen, diese Importe durch eine Energieproduktion aus Wind und Sonne in Deutschland vollständig zu ersetzen. Dafür brauchen wir E-Fuels, die wir in Ländern produzieren können, in denen alternative Energien ausreichend zur Verfügung stehen. Aber noch sind wir leider nicht so weit, weil die Produktionsanlagen fehlen. Hier kommen wir mit der E-Fuel GmbH ins Spiel. Denn wenn niemand anfängt, mit Druck dieses Produkt im Markt zu etablieren, dann werden wir noch lange Jahre von fossilen Energieträgern aus Staaten abhängig sein, die uns vielleicht als demokratische Gesellschaft nicht so geheimer sind.

Bedeutet E-Fuels Mehrarbeit für Tankstellenunternehmer? Ich denke an die Einführung von E10: Autofahrer waren massiv verunsichert und wollten den neuen Kraftstoff nicht tanken. E-Fuels sind ja noch „eigenartiger“ als E10. Bleibt die ganze Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit am Tankstellenbetreiber hängen?

E-Fuels bedeuten sicherlich mehr Überzeugungsarbeit der Tankstellenunternehmer bei ihren Kunden, als das bei anderen Produkten der Fall sein mag. Viele Verbraucher reagieren aus mangelnder Kenntnis erst einmal skeptisch. Aber wir sind ja schon mehrere Jahre dabei, zum Thema E-Fuels zu kommunizieren. Gerade in den letzten Monaten hat sich da sehr viel getan. Wir merken, dass immer mehr Menschen das Produkt und seine Vorteile verstanden haben. Je überzeugter der Verbraucher ist,

desto mehr wird er bereit sein, E-Fuels als Alternative zu fossilen Kraftstoffen in Erwägung zu ziehen.

Wenn Sie einen E-Fuel-Wunsch frei hätten: Wann soll der synthetische Kraftstoff an deutschen Tankstellen verfügbar sein?

Gestern. Aber das Problem der mangelnden Produktion liegt leider auch in den aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen für synthetische Kraftstoffe. Deswegen ist es ja so wichtig, dass der Gesetzgeber hier endlich technologieoffen rangeht. Dann hätten wir Waffengleichheit zwischen allen CO₂-neutralen Energieträgern und die Chance, investitionsreicher Produktionsanlagen aufzubauen, um E-Fuels in der ausreichenden Menge herstellen zu können. Gerade bei dem jetzigen Preisniveau der fossilen Kraftstoffe wäre das unglaublich attraktiv.

Und wann wird das tatsächlich so weit sein?

Die ersten E-Fuels sind schon längst produziert: 2020 hat das Unternehmen Chemieanlagenbau Chemnitz eine Anlage in Freiberg gebaut, die eine Maximalkapazität von einer Million Liter pro Jahr hat. Aber die große Frage ist ja, ab wann der Verbraucher E-Fuels an Straßentankstellen in Deutschland tanken kann. Das wird bereits spätestens in einem Jahr der Fall sein. Bis wann dann flächendeckend E-Fuels in Deutschland zur Verfügung stehen, hängt einzig und allein von der Politik in Brüssel ab, also ob der Gesetzgeber insbesondere die Kfz-Flottenrichtlinie und die Renewa-

ble Energy Directive II (RED II) dahingehend anpasst, dass tatsächlich Technologieoffenheit und Chancengleichheit im Verhältnis zu batteriebetriebener Mobilität und Wasserstoff etabliert werden. Dafür kämpfen wir gemeinsam als Mittelstand.

Wird es überhaupt E-Fuels aus der Zapfsäule geben oder geht der Weg über Beimischung und das stufenweise Ausschleichen von fossilem Kraftstoff?

Die sinnvollste Form der Einführung scheint mir in einer immer weiter steigenden Beimischung zu konventionellen Kraftstoffen. Allein das hätte ja schon mal einen großen Effekt auf den Ausstoß der CO₂-Emissionen. Aber natürlich ist es das Ziel, dass der Verbraucher das Produkt irgendwann in reiner Form tanken und damit dann komplett CO₂-neutral fahren kann.

Sicher ist: Es wird nicht DEN Kraftstoff geben, sondern einen Mix verschiedener Alternativen. Welchen drei nicht fossilen Kraftstoffen gehört die Zukunft?

Die Zukunft wird vor allem aus zwei Konzepten bestehen: Das sind zum einen Kraftstoffe auf biologischer Basis und zum anderen Kraftstoffe oder Energie aus nachhaltig erzeugtem Strom. Das sind die einzig beiden momentan bekannten Möglichkeiten, mit denen wir uns nachhaltig fortbewegen können.

Welcher Weg sich hier durchsetzt, kann ich natürlich momentan nicht sagen. Deswegen ist es ja so wichtig, alle Optionen offen zu halten und keine auszuschließen. *Das Gespräch führte Bettina Göttler*

Anzeige

Besuchen Sie uns auf der **UNITI expo**
Halle 1 Stand F30

TOLLKÜHN
SHOP PARTNER GMBH

DIE BESTE NON-FOOD PERFORMANCE FÜR IHREN SHOP
WWW.TOLLKUEHN.DE

