UDO WEBER, UNITI-CHEF

„Darum setze ich auf eFuels“

Udo Weber vertreibt Benzin und Diesel. Ab 2022 will er auch **synthetische Kraftstoffe verkaufen.** Er sagt: Strom allein funktioniert bei Autos nicht

| **Text** Holger Karkheck |

DER MANN strotzt nur so vor Energie. Ob Heizöl, Gas, Strom, Holzpellets oder Schmierstoffe – Udo Weber (57) liefert alles. Als Chef des Energielieferanten Knittel in Fulda (Hessen) versorgt er unter anderem 80 Tankstellen mit Benzin und Diesel. Und ab 2022 mit eFuels, er baut dafür gerade ein Tanklager. „Synthetischer Kraftstoff kann in beliebig hohen Anteilen normalem Benzin oder Diesel beigemischt werden. Und das, ohne Anpassungen am Fahrzeug vornehmen zu müssen“, sagt Weber. Beginnen will er mit zehn Prozent. Zwar könnte ein Verbrenner auch zu 100 Prozent mit eFuels fahren. Aber das sei noch zu teuer. Die zehnprozentige Beimischung verteure den Liter um wenige Cent, sagt Weber.

Er ist zugleich Vorsitzender von Uniti, dem Bundesverband mittelständischer Mineralölkonzerne. Es liegt also in der Natur der Sache, dass ihm daran liegt, dass Autofahrer auch zukünftig an Tankstellen zur Zapfpistole greifen – statt irgendwo dezentral an der Ladesäule zu halten.

Für die CO_2-Klimaziele, sagt Weber, müsse nicht zwingend eine komplette Volkswirtschaft umgekrempelt werden. „Wir können weiterhin Verbrenner fahren und die bestehende Infrastruktur nutzen, wenn wir auf eFuels setzen“, sagt er. „So machen wir den Verbrennungsmotor klimaneutral.“

Kurzer Exkurs: eFuels funktionieren wie normaler Sprit. Sie sind flüssig und werden an der Zapfsäule innerhalb weniger Minuten getankt. Und jeder aktuelle Benziner oder Diesel fährt damit.

Basis ist allerdings kein Rohöl. Stattdessen wird Wind- oder Solarstrom genutzt, um Wasserstoff herzustellen. Dem wird anschließend CO_2 zugesetzt – fertig ist der Sprit. E-Diesel und E-Benzin können dann in Tankschiffen oder -lastern durch die Welt transportiert werden.

Weber sagt, er sei nicht gegen batterieelektrische Autos, er plädiere nur für eine technologieoffenere Politik. Und an der fehle es in Deutschland. „Wir haben im Energiemarkt keinen Wettbewerb mehr, wir haben eine Planwirtschaft. Warum gibt die Politik nicht einfach nur das Klimaziel vor – und überlässt es dann dem Wettbewerb, die besten Lösungen zu finden, das Ziel zu erreichen?“ Der Wettbewerb würde dann schon entscheiden. „Wenn wir uns am Ende mit unserem Konzept nicht durchsetzen, ist das in Ordnung. Aber eFuels brauchen doch erst mal die faire Chance, sich überhaupt am Markt mit der E-Mobilität messen zu können.“

Kritiker von eFuels führen an, sie seien vor allem eines: ineffizient, die Produktion aufwendig. Eine Zahl: Die gleiche eingesetzte Menge Strom reicht bei eFuels für 100 Kilometer, bei batterieelektrischen Autos für 700 Kilometer. Der Wirkungsgrad von eFuels liegt laut Auto-Professor Ferdinand Dudenhöffer bei etwa 15 Prozent. Der von E-Autos bei etwa 80 Prozent.

Weber hält die Effizienz-Diskussion für zu kurz gedacht. „eFuels profitieren davon, dass sie an internationalen Standorten mit hohen Stromerträgen aus erneuerbaren Energien hergestellt und von dort zu uns transportiert werden können. In Chile kann mit Wind oder in Nordafrika mit Solar ein deutlich höherer Stromertrag als in Deutschland erzielt werden.“ Dann sei die Effizienz nicht mehr entscheidend, weil dort schlichtweg Sonnen- und Windenergie im Überfluss vorhanden sei.

So errichten etwa gerade Porsche und Siemens gemeinsam eine entsprechende Anlage in Chile. Bis 2026 sollen dort jährlich rund 550 Millionen Liter eFuels produziert werden.

Weber selbst bezieht seine eFuels vorerst aus Deutschland, vom Start-up Ineratec, dessen Anlage im Industriepark Höchst entsteht. „Die Produktionsmengen sind im Rahmen unseres Modellprojekts natürlich überschaubar, uns geht es darum, den Autofahrern zu zeigen, dass es eFuels gibt und dass sie eine Alternative zum E-Auto sind“, sagt Weber.

Er sieht für die eFuels noch einen anderen Vorteil: „Sie sind auch in Ländern nutzbar, wo die Ladeinfrastruktur für E-Autos noch viel schlechter ist als bei uns.“ Weber hat dafür eine Statistik parat: Danach befinden sich rund 70 Prozent aller in der EU frei zugänglichen Ladesäulen in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden. In Süd- und Osteuropa spiele das Thema Elektromobilität hingegen kaum eine Rolle. Dort könne mit dem Einsatz von eFuels der CO_2-Ausstoß verringert werden, ohne dass aufwendig und teuer die Infrastruktur erneuert werden müsse.

Und bei uns in Deutschland, wo derzeit massiv in den Ausbau der Ladeinfrastruktur investiert wird? Auch da brauche es Alternativen zum Strom, sagt Weber. Denn: „Wir steuern auf eine gewaltige Lücke bei grünem Strom und damit auf steigende Preise hin, weil wir in Deutschland nicht genügend davon haben und Strom selbst nicht aus Chile oder Afrika importiert werden kann.“ Und somit sieht Weber ein Schreckgespenst: „Ohne Importe grünen Stroms in Form flüssiger eFuels wäre Autofahren bald nur noch etwas für Reiche.“

ZUR PERSON
Udo Weber

Studierter Betriebswirt. Leitet gemeinsam mit seiner Frau das 150 Jahre alte Familienunternehmen Knittel in Fulda. Das Paar hat vier Kinder. Weber fährt morgens gern mit seiner BMW R 1200 RT ins Büro, mag Reisen nach Mallorca.

Weber ist überzeugt: Die klassische Zapfpistole hat noch lange nicht ausgedient

„Warum gibt die Politik nicht einfach nur das Klimaziel vor – und überlässt es dann dem Wettbewerb, die besten Lösungen zu finden, das Ziel zu erreichen?“
Udo Weber, Energiehändler

Derzeit baut Weber ein Tanklager für E-Fuels

Betriebshof der Firma Knittel in Fulda: 80 Mitarbeiter hat das Familienunternehmen

FOTOS: HOLGER KARKHECK (4), KNITTEL ENERGIE FULDA