

EFuel-Alliance

Die eFuel-Alliance ist eine 2020 gegründete Organisation, die sich für die großflächige Verwendung von sogenannten eFuels im Rahmen der Energie- und Verkehrswende im Zuge der durch die Bundesregierung und die EU angestrebte Transformation hin zur Klimaneutralität einsetzt. So fordert sie etwa die gezielte Förderung der Produktion von eFuels und die Anrechnung dieser bei den EU-Flottengrenzwerten.^[2] Die Mitglieder der eFuel-Alliance sind im Wesentlichen Unternehmen aus der Mineralöl- und Automobilbranche.^[3] Die Positionen der eFuel-Alliance stehen immer wieder im Widerspruch zu wissenschaftlichen Positionen, die die Produktionspotenziale von eFuels für zu gering und zu teuer halten, um im großen Stil Anwendung zu finden.^{[4][5][6]} Darüber hinaus sind eFuels vor allem bei PKW wesentlich ineffizienter als die direkte Elektrifizierung mit Elektromotoren.^[4]

eFuel-Alliance

Rechtsform	e.V.
Tätigkeitsbereich	Energie und Verkehr
Gründungsdatum	2020
Hauptsitz	Hamburg ^[1]
Lobbybüro	
Lobbybüro EU	
Webadresse	https://www.efuel-alliance.eu /de/

Inhaltsverzeichnis

1 Positionen und Ziele	1
2 Kritik	2
3 Geschichte	2
4 Organisationsstruktur, Personal und Verbindungen	2
5 Finanzen	2
6 Weiterführende Informationen	2
7 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus	2
8 Einelnachweise	3

Positionen und Ziele

Die eFuel-Alliance setzt sich für den großflächigen Einsatz von eFuels in Verkehr, Industrie und Privathaushalten ein. Hierbei framed sie eFuels als eine sofort einsetzbare, auf lange Sicht billige, klimaneutrale Alternative zu fossilen Kraftstoffen, die darüber hinaus mit der existierenden Infrastruktur kompatibel sei. Darüber hinaus seien eFuels herkömmlichen Kraftstoffen beimischbar und könnten auch so eine Emissionsreduktion erzielen. Den Anwendungsbereich von eFuels sieht die eFuel-Alliance nicht nur Straßen- Flug- und Schiffsverkehr, sondern auch in der Chemieindustrie und als Alternative zu Heizöl in Privathaushalten. Speziell betont die eFuel-Alliance die „strategische Wichtigkeit [von eFuels] im Straßenverkehr“ und setzt sich beispielsweise für die Einführung eines Zertifikatehandels ein, bei dem Autohersteller von eFuel-Produzenten Zertifikate erwerben und diese anschließend mit ihren EU-Flottengrenzwerten verrechnen lassen können.^{[7][8]} Weiterhin fordert die eFuel-Alliance die gezielte Förderung und Subventionierung der eFuel-Produktion.^[9]

Kritik

Vor allem die Nutzung von eFuels im Straßenverkehr wird in der Wissenschaft kritisch gesehen. So ist eine direkte Elektrifizierung von Autos mit Elektromotoren 2-14 mal Energieeffizienter als der Antrieb mit eFuels^[4], was bei einer Umstellung auf eFuels im großen Stil zu einem entsprechend wesentlich höheren Energiebedarf führen würde^[6]. Darüber hinaus bemängeln Wissenschaftler:innen die geringe Verfügbarkeit von eFuels in absehbarer Zukunft. So decken alle bis 2035 weltweit angekündigten eFuel-Produktionsanlagen lediglich 10 bis höchstens 50% des deutschen Bedarfs, ohne den Autoverkehr, ab.^[4] Folglich werden eFuels bis Ende der 2030er Jahre aller Voraussicht nach nicht in ausreichenden Mengen verfügbar sein, um auch den Verkehrssektor, bei dem im Gegensatz zu beispielsweise der Schifffahrt, mit dem Elektromotor eine gangbare Alternative zur Verfügung steht, zu einer Nutzung von eFuels hin zu transformieren. Referenzfehler: Das öffnende <ref>-Tag ist beschädigt oder hat einen ungültigen Namen. Daher kritisieren Forschende des Fraunhofer Instituts, das Propagieren von eFuels als Mittel zur Transformation des Verkehrssektors hin zur Klimaneutralität könne, da so falsche Vorstellungen geweckt und die tatsächliche Transformation verzögert würden. Weiterhin sei die Produktion von eFuels insgesamt zu teuer, sodass staatliche Fördermittel andernorts sinnvoller eingesetzt werden könnten.<ref name="Fraunhofer"> Sollte die Infrastruktur im Verkehrssektor nicht auf Elektromobilität hin ausgerichtet werden, besteht außerdem die Gefahr eines "fossilen Lock-Ins". Dieser würde eintreten, wenn, wie zu Vermuten steht, die eFuel-Produktion nicht zeitnah hochgefahren werden kann und die bestehende Infrastruktur somit weiterhin mit fossilen Energieträgern genutzt würde.^[4]

Geschichte

Gründung, Gründer, Motive, lobbyrelevante Veränderungen

Organisationsstruktur, Personal und Verbindungen

Mitglieder, Mitgliederorganisationen (Verbände); Organisationsstruktur, Rechtsform, zentrale Entscheidungsgremien, Sitz und Lobbybüros der Organisation; wichtige Personen (aktuell und ehemalig), z.B. Präsidium oder Cheflobbyisten (in Berlin/Brüssel). Mitgliedschaften in anderen Organisationen, Kooperationen o.ä.

Finanzen

Finanzierung, Ressourcen, Geldgeber, Kunden

Weiterführende Informationen

- ...

Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

[Newsletter](#)

[Bluesky](#)

[Facebook](#)

[Instagram](#)

Einelnachweise

1. ↑ Gründungssatzung der eFuel-Alliance, efuel-alliance.eu, abgerufen am 24.04.2023
2. ↑ Informationsbroschüre: eFuels: climate neutral synthetic fuels, efuel-alliance.eu, abgerufen am 24.04.2023
3. ↑ Mitglieder, efuel-alliance.eu, abgerufen am 24.04.2023
4. ↑ 4,04,14,24,34,4 Potential and risks of hydrogen-based e-fuels in climate change mitigation, Ueckerdt et.al (2021), DOI: <https://doi.org/10.1038/s41558-021-01032-7>
5. ↑ E-Fuels - Aktueller Stand und Projektionen, pik-potsdam.de, abgerufen am 24.04.2023
6. ↑ 6,06,1 Eine kritische Diskussion der beschlossenen Maßnahmen zurE-Fuel-Förderung, isi.fraunhofer.de, abgerufen am 24.04.2023
7. ↑ Unlock the full potential of sustainable renewable fuels, efuel-alliance.eu, abgerufen am 25.04.2023
8. ↑ Accelerate the emission reduction, efuel-alliance.eu, abgerufen am 25.04.2023
9. ↑ Unsere Forderungen an die Politik, efuel-alliance.eu, abgerufen am 25.04.2023