

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 einsetzt. So fordert sie etwa die gezielte Förderung der Produktion von eFuels und die Anrechnung dieser bei den EU-Flottengrenzwerten.^[3] Die Mitglieder der eFuel-Alliance sind im Wesentlichen Unternehmen aus der Mineralöl- und Automobilbranche.^[4] 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.^{[5][6][7]} Darüber hinaus sind eFuels vor allem bei PKW wesentlich ineffizienter als die direkte Elektrifizierung mit Elektromotoren.^[5]

eFuel-Alliance	
Rechtsform	e.V.
Tätigkeitsbereich	Energie und Verkehr
Gründungsdatum	2020
Hauptsitz	Hamburg ^[1]
Lobbybüro	Unter den Linden 10, 10117 Berlin ^[2]
Lobbybüro EU	
Webadresse	https://www.efuel-alliance.eu/de/

Inhaltsverzeichnis

1 Positionen und Ziele	1
2 Kritik	2
3 Organisationsstruktur, Personal und Verbindungen	2
3.1 Mitglieder	2
3.2 Personal	2
4 Finanzen	3
5 Weiterführende Informationen	3
6 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus	3
7 Einzelnachweise	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.^{[8][9]} Weiterhin fordert die eFuel-Alliance die gezielte Förderung und Subventionierung der eFuel-Produktion.^[10]

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^[5], was bei einer Umstellung auf eFuels im großen Stil zu einem entsprechend wesentlich höheren Energiebedarf führen würde.^[7] 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.^[6] 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.^[7] Daher kritisieren Forschende des Fraunhofer-Instituts das Propagieren von eFuels als Mittel zur Transformation des Verkehrssektors hin zur Klimaneutralität, 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.^[7] Sollte die Infrastruktur im Verkehrssektor nicht auf Elektromobilität hin ausgerichtet werden, besteht außerdem die Gefahr eines "fossilen Lock-Ins". Dieser würde eintreten, wenn, wie anzunehmen ist, die eFuel-Produktion nicht zeitnah hochgefahren werden kann und die bestehende Infrastruktur somit weiterhin mit fossilen Energieträgern genutzt würde.^[5]

Organisationsstruktur, Personal und Verbindungen

Mitglieder

Die Mitgliedschaft in der eFuel-Alliance steht grundsätzlich allen Organisationen und Einzelpersonen offen, Mitglied sind aber überwiegend Unternehmen.^{[11][4]} Ein Großteil der Mitglieder kommt aus der Öl- und der Verkehrsbranche, wie etwa der [ADAC](#), [ExxonMobil](#), [UNITI](#), [JET](#) oder [eni](#). Insgesamt hat die eFuel-Alliance 170 Mitglieder (Stand: Februar 2023).^[2]

Personal

Geleitet wird der Verband von einem Vorstand, in dem neben der Vorsitzenden, der ehemaligen [SPD](#)-Umweltministerin des Landes Niedersachsen und ehemaligen Vorständin von [Greenpeace](#), [Monika Griefahn](#), unter anderem auch [ADAC](#), [eni](#), [ExxonMobil](#), [UNITI](#) und [Siemens](#) vertreten sind. Hinzu kommt ein Beirat der neben Wissenschaftler:innen auch aus ehemaligen Politiker:innen, wie etwa dem ehemaligen Bürgermeister Hamburgs [Ole von Beust](#) ([CDU](#)) und dem ehemaligen Vize-Ministerpräsidenten Nordrhein-Westfalens, [Michael Vesper](#) ([Bündnis 90/Die Grünen](#))^[12]

Geschäftsführer der eFuel-Alliance ist [Ralf Diemer](#), der zugleich Direktor der Beratungsgesellschaft von [Ole von Beust](#) ist. Von 2005 bis 2019 war Diemer Chef des Brüsseler Büros des [VDA](#).^[13]

Finanzen

Laut [Satzung](#) zahlen Mitglieder einen Mitgliedsbeitrag und können, wenn seitens des Vereins Bedarf besteht, zur Zahlung zusätzlicher Beiträge verpflichtet werden.

Im deutschen Lobbyregister gibt die eFuel-Alliance an, im Jahr 2022 zwischen 280.000 und 290.000€ für Interessenvertretung ausgegeben zu haben.<ref name="Lobbyregister">

Weiterführende Informationen

- ...

Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

Newsletter

Bluesky

Facebook

Instagram

Einzelnachweise

1. ↑ [Gründungssatzung der eFuel-Alliance](#), efuel-alliance.eu, abgerufen am 24.04.2023
2. ↑ ^{2,02,1} [eFuel Alliance e.V.](#), lobbyregister.bundestag.de, abgerufen am 27.04.2023
3. ↑ [Informationsbroschüre: eFuels: climate neutral syntethic fuels](#), efuel-alliance.eu, abgerufen am 24.04.2023
4. ↑ ^{4,04,1} [Mitglieder](#), efuel-alliance.eu, abgerufen am 24.04.2023
5. ↑ ^{5,05,15,25,3} [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>
6. ↑ ^{6,06,1} [E-Fuels - Aktueller Stand und Projektionen](#), pik-potsdam.de, abgerufen am 24.04.2023
7. ↑ ^{7,07,17,27,3} [Eine kritische Diskussion der beschlossenen Maßnahmen zur E-Fuel-Förderung](#), isi.fraunhofer.de, abgerufen am 24.04.2023
8. ↑ [Unlock the full potential of sustainable renewable fuels](#), efuel-alliance.eu, abgerufen am 25.04.2023
9. ↑ [Accelerate the emission reduction](#), efuel-alliance.eu, abgerufen am 25.04.2023
10. ↑ [Unsere Forderungen an die Politik](#), efuel-alliance.eu, abgerufen am 25.04.2023
11. ↑ [Wer wir sind](#), efuel-alliance.eu, abgerufen am 25.04.2023
12. ↑ [Sprecher & Verantwortliche](#), efuel-alliance.de, abgerufen am 25.04.2023
13. ↑ [Ralf Diemer](#), linkedin.com, abgerufen am 27.04.2023