

## E-Fuels: Im Herbst stellt die Kommission die Weichen für die Zukunft

Von Markus Grabitz

Über kaum ein anderes Thema wird seit Jahren so heftig und ideologisch gestritten wie über das Verbrenner-Aus. Und damit auch über die Frage, [welche Rolle E-Fuels](#) bei der Dekarbonisierung im Verkehr spielen können. Denn wasserstoffbasierte, kohlenstoffarme Kraftstoffe könnten der Verbrennertechnologie eine Brücke in die Zukunft bauen, deren Aus im Jahr 2035 im EU-Gesetzblatt steht.

### **Umweltverbände wie T+E lehnen E-Fuels im Individualverkehr auf der Straße ab.**

Wie Umweltpolitiker von Grünen und Sozialdemokraten begründen sie dies mit dem hohen Energiebedarf, der zur Herstellung nötig ist. Kohlenstoffarme Kraftstoffe seien rar und würden für den Luft- und Schiffsverkehr gebraucht, argumentieren sie. Batterieelektrische Lösungen seien effizienter und das E-Auto marktreifer als mit E-Fuels betriebene Verbrenner. Daher verteidigen sie das Verbrenner-Aus im Jahr 2035 vehement. Dabei könnten sie aus Klimaschutzgründen den Einsatz von kohlenstoffarmen Kraftstoffen begrüßen.

**Die EU-Kommission setzte unter Frans Timmermans alles auf das E-Auto.** Schon nach der Vorlage für die Fit-for-55-Gesetze Mitte Juli 2021 beklagte [Ralf Diemer](#) von der [eFuel-Alliance](#), dass E-Fuels von der EU-Regulierung benachteiligt würden.

**Seitdem hat die Kommission zwei Gesetze durchgebracht, die E-Fuels voranbringen.** So sieht die Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) eine verbindliche Unterquote von einem Prozent für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBO) vor. Die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, in der Umsetzung höhere Quoten festzusetzen. Einige machen davon auch Gebrauch, etwa Finnland (4,1 Prozent) und [Deutschland](#) (zwei Prozent im Jahr 2032). In der Industrie müssen RFNBO bis 2030 schon 42 Prozent des Wasserstoffverbrauchs ersetzen.

**Zudem gibt es Quoten für E-Fuels in der Schiff- und Luftfahrt.** Die [FuelEU-Maritime](#)- und die [ReFuelEU-Aviation](#)-Regulierung sehen verbindliche Unterquoten von einem beziehungsweise 1,2 Prozent für E-Fuels für 2030 vor, die danach ansteigen. Durch diese Änderungen „kommt Zug in die Produktion für E-Fuels“, sagt Diemer.

**Diemer kritisiert aber strenge Vorgaben der EU.** Unzufrieden ist der Lobbyist nach wie vor mit zwei Delegierten Rechtsakten, die Kriterien für die Anerkennung von E-Fuels knüpfen. Es geht um Vorgaben zur Quelle des Stroms sowie des CO<sub>2</sub>, das für die Produktion von E-Fuels gebraucht wird. „Diese strengen Vorgaben führen dazu, dass Investoren in der EU keinen Businesscase sehen.“

**Bei E-Fuels für Autos herrscht regulatorisch angespannte Ruhe.** Die Kommission hatte sich auf Druck der Bundesregierung im Trilog der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte verpflichtet, regulatorisch eine „E-Fuels only“-Kategorie für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zu schaffen. Die Behörde wollte daraufhin zur Bedingung machen, dass E-Fuels im Auto zu 100 Prozent CO<sub>2</sub>-frei sind. Diemer entgegnet: „100 Prozent sind technisch nicht möglich.“ Der Vorschlag der Kommission wurde in dem dafür zuständigen Gremium Technical Committee on Motor Vehicles (TCMV) nicht weiter behandelt.

**Nach der Sommerpause soll es Klarheit geben.** Dann findet auf Chefebene der nächste [Strategische Dialog](#) zur Zukunft der Automobilindustrie unter der Leitung von Ursula von der Leyen statt. Die Hersteller und die EVP mahnen einen technologieoffenen Ansatz beim Review der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung an. Die Einführung eines Carbon-Correction-Faktors würde Herstellern den Einsatz von E-Fuels attraktiv machen.

**Sie würden dafür im Gegenzug bei den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten entlastet.** Die eFuel-Alliance sowie die EVP setzen sich dafür ein, dass die Delegierten Rechtsakte, die einem Hochlauf entgegenstehen, im Zuge eines geplanten Omnibus-Gesetzes Automotive angepasst werden.

**Der industrielle Hochlauf der E-Fuel-Produktion liegt im Plan zurück.** So hatte sich Porsche 2022 am E-Fuels-Projektunternehmen HIF-Global beteiligt. Damals hieß es, in der Pilotanlage HaruOni im windreichen Süden Chiles sollten 2025 bereits 150.000 Tonnen E-Methanol produziert werden. Gleichzeitig sollte die kommerzielle Anlage hochgefahren werden, für 2027 waren dort 1,3 Millionen Tonnen im Gespräch. Nun teilt Porsche mit, dass 2024 „weniger als 100.000 Tonnen produziert wurden.“ Der Hochlauf in weiteren Ausbaustufen und an verschiedenen Produktionsorten der HIF gestaltete sich kompliziert: Man leide unter „insgesamt schwierigen Rahmenbedingungen (lokale Genehmigungen, politisches und regulatorisches Umfeld, geopolitische Spannungen sowie internationale Investitionsbereitschaft)“.