



Berlin, 13. Februar 2025

Pressemitteilung

FÖS-Papier zu E-Fuels fällt bei fachlicher Analyse durch

Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft hat im Auftrag der Klima-Allianz Deutschland am 7. Februar das Papier „E-Fuels und ihre Grenzen – keine Alternative zum Verbrenner-Aus“ vorgelegt. Eine ganze Reihe der darin aufgestellten Thesen halten einer fachlichen Analyse nicht Stand. Beide Lobbyorganisationen werden vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz finanziell gefördert, das eine Nutzung von E-Fuels im Straßenverkehr ablehnt und damit die Chance, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor CO₂-neutral zu betreiben, blockiert.

E-Fuels bieten die Möglichkeit, erneuerbare Energien aus wind- und sonnenreichen Regionen der Welt in Form grüner Moleküle in Länder mit wenig Grünstrompotential wie etwa Deutschland zu importieren und nutzbar zu machen. Als erneuerbare Kraftstoffe könnten sie einen unverzichtbaren Beitrag zur Defossilisierung der Kraftfahrzeuge leisten, die in der EU zu ca. 98 Prozent über einen Verbrennungsmotor verfügen. Allerdings werden notwendige Investitionen von Unternehmen in den Produktionshochlauf von E-Fuels bislang politisch ausgebremst, denn sowohl die europäische als auch die nationale Regulierung setzt einseitig auf die batteriegestützte Elektromobilität. Das zeigt sich beispielsweise in der fortgesetzten Untätigkeit der EU-Kommission, die Zulassung von mit regenerativen Kraftstoffen betriebene neue Verbrenner über 2035 hinaus zu ermöglichen sowie in der weiterhin pauschalen Einstufung von E-Fahrzeugen als Null-Emissionsfahrzeuge in den CO₂-Flottenverordnungen für Pkw und Lkw. Die Verhinderung des Hochlaufs erneuerbarer Kraftstoffe führt dazu, dass die europaweit rund 250 Millionen Verbrenner-Pkw im Bestand nicht in die Klimaschutzbemühungen einbezogen werden können. Der Umstieg auf die Elektromobilität ist aber mit hohen Anschaffungskosten verbunden und das Laden im öffentlichen Netz oftmals teuer, die bezahlbare Automobilität gerät dadurch für viele Menschen in Gefahr. „Das lässt nur den Schluss zu, dass es maßgeblichen Akteuren gar nicht um Klimaschutz geht, sondern vielmehr um eine Reduzierung des Straßenverkehrs selbst sowie um das starre Festhalten am Verbrenner-Aus, das für ein bestimmtes politisches Milieu mittlerweile zu einer Obsession geworden ist“, so UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn. Verschiedene regierungsfinanzierte Nichtregierungsorganisationen unterstützen dieses ideologisch motivierte Engagement regelmäßig etwa mit breit gestreuten Gefälligkeitsgutachten für Ministerien, die oft allerdings nur wenig fachliche Substanz aufweisen.

Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) hat ein „Factsheet“ vorgelegt, das u.a. Bedeutung, Energieeffizienz, Potential, Kosten, Verfügbarkeit und Schadstoffausstoß von E-Fuels behandelt. Einer kritischen Analyse hält das Papier nicht stand, wie sich anhand einer Auswahl von darin getroffenen Aussagen zeigt:

- Die **Bedeutung** von PtL-Erzeugnissen wie E-Fuels wird vom FÖS massiv unterschätzt, da hierzu lediglich Studien herangezogen werden, die eine vom Gesetzgeber verordnete nahezu vollständige Elektrifizierung des Individualverkehrs in 2045 vorsehen und / oder von einem massiven Schrumpfen des Kraftfahrzeugbestands ausgehen. Angesicht dessen, dass rund 98

Prozent der Fahrzeuge im Bestand in Deutschland über einen Verbrennungsmotor verfügen sowie unter Berücksichtigung des schleppenden Hochlaufs der Elektromobilität ist das entweder reines Wunschdenken oder es setzt harte politische Verbote von Antriebstechnologien selbst im Fahrzeugbestand voraus.

- Bei der Bewertung der **Energieeffizienz** werden vom FÖS Quellen genutzt, die von in Deutschland produzierten E-Fuels ausgehen. Diese Annahme ignoriert jedoch das globale Produktionspotential von E-Fuels. Sie sollen vor allem an internationalen Standorten mit hohen Stromerträgen aus erneuerbaren Energien hergestellt werden und von dort importiert werden. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die mit diesen E-Fuels angetrieben werden, weisen bei einem gesamtheitlichen Energieeffizienzvergleich für Produktion und Nutzung eine ähnliche Bilanz auf wie batteriebetriebene Fahrzeuge.¹
- Das FÖS spricht von einem globalen **Produktionspotential** von 54.800 TWh für E-Fuels. Laut [PtX-Atlas des Fraunhofer-Instituts IEE](#) beträgt das Potential aber bis zu 87.000 TWh pro Jahr. Beide Werte liegen weit über dem aktuellen globalen Jahresbedarf von ca. 30.000 TWh für Kraftstoffe im Verkehrssektor. Das Produktionspotential ist also vorhanden, mit geeigneten regulatorischen Rahmenbedingungen für Investoren kann der Hochlauf zügig vorangetrieben werden.
- Bezüglich der **Kosten** für E-Benzin bezieht sich das FÖS nicht auf die neuesten von Frontier Economics prognostizierten Produktionskosten², sondern auf Endverbraucherpreise im Szenario mit einer Energiesteuerreform. Auf diesen falsch ausgewiesenen Betrag schlägt das FÖS den regulären Energiesteuersatz auf. Dabei hat die EU-Kommission bereits eine Energiesteuerreform (ETD) vorgeschlagen, die sehr niedrige Mindeststeuersätze für erneuerbare Kraftstoffe wie E-Fuels vorsieht.
- In der Frage der **Verfügbarkeit** unterstellt das FÖS, dass aktuell keine Großprojekte zur E-Fuels-Erzeugung vorhanden sind und bezieht sich dafür auf den SAF-Monitor der NOW GmbH. Dieser führt allerdings ausschließlich Projekte für nachhaltige Flugkraftstoffe auf. Indes könnten E-Fuels bei idealen Rahmenbedingungen aber mineralisches Benzin bis zum Jahr 2037 bzw. mineralischen Diesel bis zum Jahr 2043 europaweit vollständig ersetzen.³
- Die vom FÖS aufgestellte Behauptung, E-Fuels seien umwelt- und gesundheitsschädlich, ist nicht haltbar. Die dafür herangezogenen Tests des ADAC haben vielmehr sehr geringe **Schadstoffemissionen** ergeben, zudem wurden die gesetzlichen Grenzwerte weit unterschritten.⁴

UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn ordnet ein: „Wie die fachliche Analyse zeigt, wird das Papier des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft dem eigenen Anspruch als ein Factsheet oder als eine Metastudie nicht gerecht. Es ist schlicht eine Nebelkerze in der Debatte um E-Fuels und den Verbrennungsmotor, die die ideologische Positionierung eines politischen Lagers in Wahlkampfzeiten stützt. Einmal mehr zeigt sich, dass die Förderung mit Mitteln der öffentlichen Hand von Organisationen, die auch als ideologische Beiboote und Claqueure für verschiedene Ministerien fungieren, von einer neuen Bundesregierung dringend auf den Prüfstand gestellt werden sollte.“

Über UNITI:

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4,3 Millionen Kunden die ca. 8.600 Straßentankstellen der

¹ [Frontier Economics, 2020](#)

² [Frontier Economics, 2025](#)

³ [Frontier Economics, 2025](#)

⁴ [ADAC, 2024](#)

UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 62 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 80 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 50 Prozent die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 95 Milliarden Euro und beschäftigen rund 100.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Pressekontakt:

Alexander Vorbau, M.A.

Leiter Kommunikation

Tel.: (030) 755 414-520

E-Mail: vorbau@uniti.de

UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V.