



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.

# UNITI informiert

## 12 Fakten rund um E-Fuels

Der unverzichtbare Beitrag  
synthetischer Kraft- und Brenn-  
stoffe für eine erfolgreiche  
Energiewende



---

**Auszug aus der „Eröffnungsbilanz Klimaschutz“ des Bundesministeriums für  
Wirtschaft und Klimaschutz vom 11.01.2022**

*„Wir setzen uns dafür ein, dass nur nachweisbar mit E-Fuels betankbare Fahrzeuge  
auch danach [2035 oder früher] noch neu zugelassen werden dürfen.“*

---

## **Unsere Forderungen an die Politik, um den Hochlauf von E-Fuels zu beschleunigen:**

- Anerkennung des Importbedarfs Erneuerbarer Energien in Form flüssiger Energieträger wie E-Fuels in sämtlichen energiepolitischen Strategien und die Umsetzung entsprechender Maßnahmen zur Realisierung dieses Imports.
- Anrechenbarkeit von E-Fuels bei der EU-Flottenregulierung von neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie von neuen Lkw und schweren Nutzfahrzeugen.
- Ambitionierte Mengenmindestquote für E-Fuels für den gesamten Verkehrssektor.
- Klimafreundliche Neugestaltung der Energiebesteuerung im Verkehrssektor, z. B. auf eine reine Abgabe auf Emissionen von fossilem CO<sub>2</sub>.
- Regulative Anerkennung flüssiger alternativer Brennstoffe als eine Regel-Erfüllungsoption in der Gebäudeenergiegesetzgebung.
- Anwendungsoptimierte Ausgestaltung der Produktionskriterien für PtX-Produkte.
- Zulassung von E-Fuels als Reinkraftstoffe für den öffentlichen Verkauf in Deutschland.

# Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herrn,

E-Fuels stellen eine unverzichtbare Möglichkeit dar, den Bestand von weltweit 1,3 Mrd. Kraftfahrzeugen sowie die zukünftig neu in den Markt kommenden Kfz mit Verbrennungsmotor in die Bemühungen zum Erreichen der CO<sub>2</sub>-Neutralität einzubeziehen. Unverzichtbar sind diese flüssigen synthetischen Kraft- und Brennstoffe, um die Defossilisierung des gesamten Verkehrssektors, der Industrie sowie des Wärmemarktes bezahlbar zu gestalten und auf globaler Ebene zum Erfolg zu führen.

E-Fuels haben eine hohe Energiedichte und sind leicht speicherbar. Sie ermöglichen es, erneuerbare Energien aus sonnen- und windreichen Gebieten in flüssiger Form zu importieren und weltweit nutzbar zu machen. Ein besonderer Vorteil der E-Fuels ist ihre schnelle und vielseitige Einsetzbarkeit. So lassen sich die synthetischen Kraft- und Brennstoffe über die bestehende Verteillogistik wie gewohnt bis zum Verbraucher bringen. Sie sind kompatibel mit der im Markt befindlichen Technik und können daher im Verkehr und im Wärmemarkt unverzüglich eingesetzt werden, d.h. es bedarf keiner technischer Anpassungen an Autos, LKW, Flugzeugen, Schiffen oder auch Brennerheizungen, damit diese mit E-Fuels einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Neutralität leisten können. Nicht zuletzt werden E-Fuels die Akzeptanz in der Bevölkerung für die Maßnahmen zur Defossilisierung steigern, können sie doch mit dafür sorgen, dass in Deutschland die Versorgungssicherheit gewährleistet, der wirtschaftliche Wohlstand gesichert sowie die individuelle Automobilität und ein warmes Zuhause auch zukünftig für alle Menschen bezahlbar bleiben.

In unsere Reihe „UNITI informiert“ beschäftigen wir uns fortlaufend in kompakter Form mit verschiedenen Aspekten von E-Fuels. Wir informieren darin auf wissenschaftlich fundierter Basis und räumen Irrtümer über dieses Thema aus. Die vorliegende Publikation stellt eine Sammlung der wichtigsten „UNITI informiert“ zu flüssigen synthetischen Kraft- und Brennstoffen dar und erlaubt Ihnen ein schlüssiges Gesamtbild.

Wir wünschen Ihnen eine erkenntnisreiche Lektüre.

**RA Elmar Kühn**

**Hauptgeschäftsführer UNITI e. V.**

# Inhalt

- 5 E-Fuels – CO<sub>2</sub>-neutrale synthetische Kraft- und Brennstoffe**
- 9 Warum Deutschland auf den Import grünen Stroms in Form von CO<sub>2</sub>-neutralen E-Fuels angewiesen ist**
- 13 Mit dem Import grüner Energie zu mehr Akzeptanz für die heimische Energiewende**
- 17 Das werden CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe zukünftig kosten**
- 21 Energieeffizienzvergleich zwischen PKW mit synthetischen Kraftstoffen und batterieelektrischem Antrieb**
- 25 Die Gesamteffizienz ist entscheidend**
- 27 Wie viele Windräder braucht man, um mit einem Auto CO<sub>2</sub>-neutral zu fahren?**
- 31 CO<sub>2</sub>-Emissionen im PkV-/LNF-Segment – aktuelle Studienergebnisse**
- 35 Mit E-Fuels: Arbeitsplätze sichern und neue schaffen!**
- 39 Synthetische Kraftstoffe: Wertschöpfungs- und Arbeitsmarktpotenziale für Europa**
- 43 E-Fuels nur im Flugverkehr – ist das technisch und wirtschaftlich sinnvoll?**
- 47 Warum die Elektromobilität Europa spaltet**
- 51 Warum nur mit E-Fuels der weltweite Straßenverkehr CO<sub>2</sub>-neutral gestaltet werden kann**
- 55 Studienübersicht**



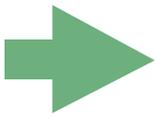
UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.

# UNITI informiert

E-Fuels – CO<sub>2</sub>-neutrale  
synthetische Kraft- und  
Brennstoffe

**E-Fuels**   
Einfach.Genial.CO<sub>2</sub>-neutral.





**Eine erfolgreiche Energiewende gelingt nur mit E-Fuels:**

**Für große Teile des Pkw- und Nutzfahrzeug-Bestandes lassen sich die Ziele der Energiewende – Versorgungssicherheit, Nachhaltigkeit und Bezahlbarkeit – am effizientesten mit E-Fuels erreichen.**

**Zudem ist im Flug- und Schiffsverkehr sowie Schwerlasttransport keine sinnvolle technische Alternative zu CO<sub>2</sub>-neutralen synthetischen Kraft- und Brennstoffen in Sicht.**

## Was sind E-Fuels? Flüssiger, speicherbarer, erneuerbarer Strom!

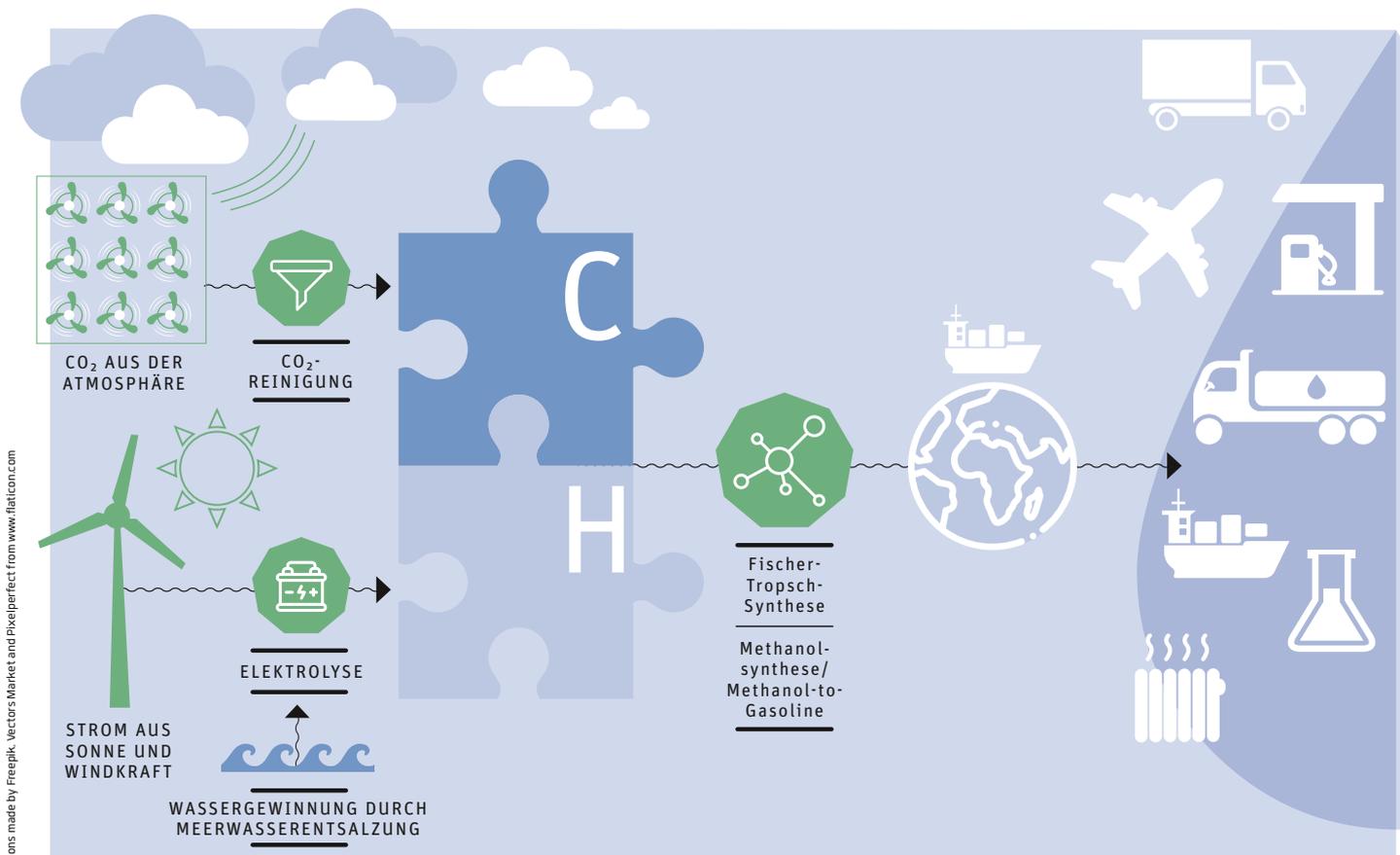
E-Fuels sind CO<sub>2</sub>-neutrale flüssige Kraft- und Brennstoffe, die aus erneuerbaren Energien hergestellt werden. Dazu braucht es lediglich Strom aus Sonne und Wind, Wasser und Kohlenstoffdioxid (z. B. aus der Luft). E-Fuels können damit einen entscheidenden Beitrag für das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehr und im Gebäudesektor

leisten. E-Fuels haben entscheidende Vorteile: Sie haben eine hohe Energiedichte und sind leicht speicherbar. Dadurch besteht die Möglichkeit, preisgünstige erneuerbare Energien aus sonnen- und windreichen Gebieten weltweit nutzbar zu machen.

## Wie werden E-Fuels hergestellt? Ausschließlich erneuerbar!

E-Fuels sind umfassend erforscht, die wissenschaftliche Expertise für einen Markthochlauf ist vorhanden. Die Grundlage zur Herstellung von E-Fuels bilden Power-to-Liquid-Pfade (PtL), mit denen strombasierte flüssige Kraftstoffe unter Verwendung erneuerbarer elektrischer Energie gewonnen werden. Zunächst wird aus entsalztem Meerwasser per Elektrolyse unter Verwendung von erneuerbar erzeugtem Strom Wasserstoff gewonnen, der

dann mittels des bereits 1925 in Deutschland entwickelten Fischer-Tropsch-Verfahrens bzw. der Methanolsynthese mit Kohlenstoffdioxid zu einem treibhausgasneutralen flüssigen Kraft- und Brennstoff synthetisiert wird. Dieser lässt sich als Beimengung in Benzin, Diesel oder Heizöl oder als reiner CO<sub>2</sub>-neutraler Kraft- und Brennstoff nutzen, der alle heutigen konventionellen flüssigen Energieträger ersetzen kann.



# Was spricht für E-Fuels? CO<sub>2</sub>-neutral, bezahlbar, überall einsetzbar!

## E-Fuels sind umwelt- und klimaschonend.

- E-Fuels können aus sonnen- und windreichen Gebieten der Erde importiert werden. Es bedarf in Deutschland keines zusätzlichen Ausbaus von Windkraft- und Solaranlagen, nur um E-Fuels zu nutzen. Das erhöht die Akzeptanz der Energiewende.
- E-Fuels sind CO<sub>2</sub>-neutral. Es entstehen keine zusätzlichen Treibhausgase.
- E-Fuels lassen sich leicht speichern. Das generelle Problem der Energiewende, erneuerbare Energie nicht kontinuierlich ins Netz einspeisen zu können und damit dauerhaft verfügbar zu haben, lässt sich damit elegant lösen.
- Bei der Verbrennung von E-Fuels entstehen weniger Stickoxide und Feinstaub als bei herkömmlichen Kraft- und Brennstoffen.
- E-Fuels haben nicht das Entsorgungs- und Recyclingproblem der batterieelektrischen Mobilität.



## E-Fuels sind schnell und vielseitig einsetzbar.

- E-Fuels sind kompatibel mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren und mit effizienten Brennerheizungen. Sie sind damit einsetzbar in den rund 58 Millionen Fahrzeugen wie auch für die effiziente Wärmeversorgung in Millionen Privathaushalten in Deutschland.
- Durch das bestehende flexible Verteillogistiknetz gelangen E-Fuels schnell in den Markt und zu den Verbrauchern.
- E-Fuels lassen sich problemlos herkömmlichen flüssigen Kraft- und Brennstoffen beimischen (von 1 bis 100 %).
- E-Fuels sind flächendeckend für alle Verkehrsträger – Pkw, Lkw, Flugzeuge, Schiffe – geeignet. Zudem können sie als Rohöl-Ersatz in der chemischen Industrie verwendet werden.
- Im Flug- und Schiffsverkehr, in der Bau-, Land- und Forstwirtschaft sowie in großen Teilen des Schwerlastverkehrs gibt es für den Einsatz von E-Fuels keine sinnvolle technische Alternative.



## E-Fuels sind nutzerfreundlich und komfortabel in der Anwendung.

- Dank E-Fuels ist kein teurer Technologiewechsel im Verkehr und bei der Wohnraumbeheizung erforderlich. Für Verbraucher bedeutet das: keine Umstellungskosten, keine Umorientierung auf neue Technologien und damit den gewohnten komfortablen Umgang mit einem sicheren Energieträger. Das fördert die Akzeptanz.
- E-Fuels lassen sich flächendeckend in Deutschland vertreiben und sind so für die Verbraucher problemlos erhältlich.
- E-Fuels vereinen alle Vorzüge flüssiger Energieträger im Verkehr: einen kurzen Tankvorgang sowie eine große Energiedichte, die eine hohe Reichweite der Fahrzeuge ermöglicht.
- E-Fuels können, wie Studien namhafter Forschungsinstitute belegen, mittelfristig für rund 1 € je Liter hergestellt werden. Damit bleiben Kraft- und Brennstoffe für die Verbraucher bezahlbar.



## E-Fuels stärken die internationale Energiezusammenarbeit und sichern den Wirtschaftsstandort Deutschland.

- Deutschland kann seinen Energiebedarf aus CO<sub>2</sub>-neutralen Energiequellen nicht selbst decken und ist daher zwingend auf Importe von erneuerbaren Energien angewiesen. Mit E-Fuels ist dies wirtschaftlich und technisch möglich.
- E-Fuels lassen sich weltweit einsetzen. So können auch Entwicklungsländer eine CO<sub>2</sub>-neutrale Energieversorgung aufbauen. Das fördert zugleich die internationale Energiezusammenarbeit.
- Deutschlands weltweit führende Kompetenz im Motorenbau samt mittelständischer Zuliefererindustrie bleibt erhalten; Hunderttausende von Arbeitsplätzen werden gesichert.
- Ingenieure aus Deutschland sind weltweit führend in der Entwicklung der Power-to-X-Technik, mit der sich E-Fuels herstellen lassen. Das stärkt die deutsche Exportwirtschaft und ermöglicht über 470.000 zusätzliche Arbeitsplätze.



## Wann sind E-Fuels verfügbar? Wenn die politischen Rahmenbedingungen stimmen, ab morgen!

- Universitäten, Forschungsinstitute und die Industrie befassen sich intensiv mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraft- und Brennstoffen und stellen schon heute in kleinen Mengen erfolgreich E-Fuels her. Dabei bestätigen ausgiebige Praxistests deren Marktreife.
- Im Augenblick entstehen E-Fuels noch in Pilotanlagen, mittelfristig wird mit den ersten industriellen Großanlagen gerechnet.
- Bis 2050 ist eine vollständige Versorgung des Kraftstoff- und Wärmemarktes möglich.

## Was fordern wir von der Politik? Technologieoffene gesetzliche Regelungen, die auch E-Fuels berücksichtigen!

- Technologieoffenheit statt Forderungen nach Verboten von Verbrennungsmotoren und Ölheizungen.
- Festlegung einer E-Fuels-Mindestquote von 10 % bis 2030 in der europäischen Erneuerbaren-Energien-Richtlinie.
- Anrechenbarkeit von E-Fuels auf die EU-CO<sub>2</sub>-Flottenziele für neue Pkw/ leichte Nutzfahrzeuge und Lkw/ schwere Nutzfahrzeuge und Durchsetzung einer gesamtheitlichen Betrachtung der CO<sub>2</sub>-Bilanz synthetischer Kraftstoffe (well-to-wheel).
- Unterstützung der E-Fuel-Markteinführung durch Umstellung der Energiesteuer auf Besteuerung des fossilen Kraftstoffanteils im Verkehr und Ausnahme von BEHG-Besteuerung.
- Aufnahme synthetischer und paraffinischer Kraftstoffe (Norm EN 15940) in die 10. BImSchV, damit E-Fuels als Reinkraftstoff verkauft werden können.
- Importstrategie für Power-to-X-Produkte wie E-Fuels von globalen Günstigstandorten auf Grundlage von Energiepartnerschaften etablieren.
- Anreizregulierung über Maut-Regulierung und Kfz-Steuer.

Weitere Informationen finden Sie auf: [www.uniti.de/aktuelle-studien](http://www.uniti.de/aktuelle-studien)

Video: *E-Fuels – die Lösung für den CO<sub>2</sub>-neutralen Verkehr von morgen*



Video: *E-Fuels – die klimafreundliche Alternative für den Wärmemarkt*



### UNITI – Verbandsportrait

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V. bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen und repräsentiert rund 90 Prozent des Mineralöl-mittelstandes in Deutschland.

Täglich kommen über 3 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder betreiben fast 6.000 Tankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes in Deutschland. Zudem versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl und bedienen rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen. Mittlerweile gehören auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom zu ihrem Sortiment. Ebenso sind bei UNITI die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland organisiert.

Die über 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Stand: Oktober 2021



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.

Jägerstraße 6 · 10117 Berlin · T. +49 (0)30 755 414-300  
F. +49 (0)30 755 414-366 · [www.uniti.de](http://www.uniti.de)

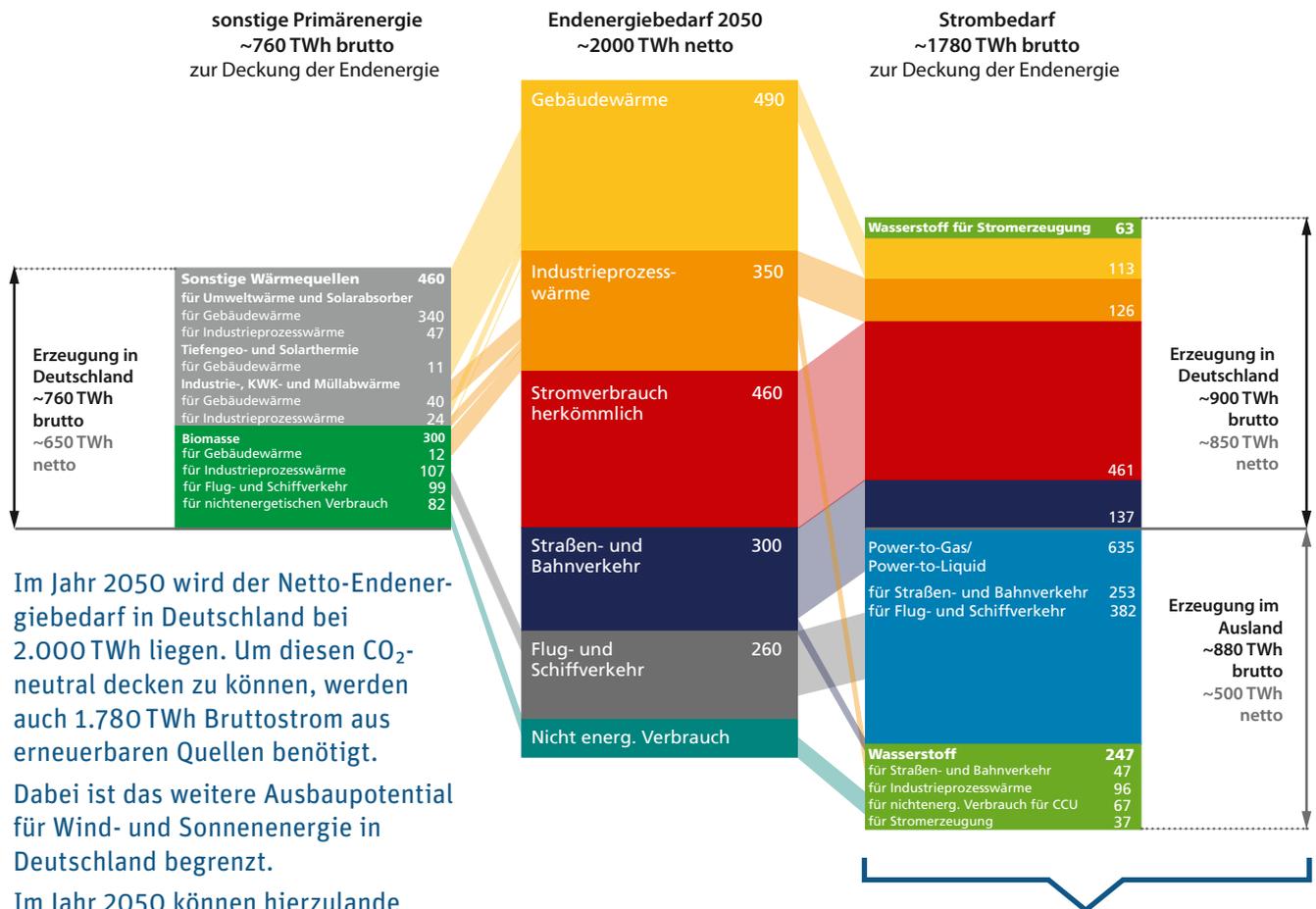
# UNITI informiert

Warum Deutschland auf den  
Import grünen Stroms in Form  
von CO<sub>2</sub>-neutralen E-Fuels  
angewiesen ist



# Deutschland ist zwingend auf den Import Erneuerbarer Energien angewiesen, wenn es seinen Wohlstand halten will!

## Endenergiebedarf 2050



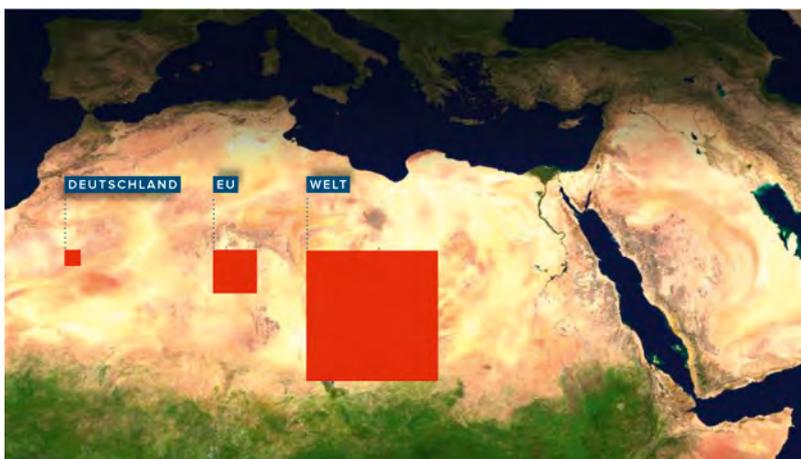
- Im Jahr 2050 wird der Netto-Endenergiebedarf in Deutschland bei 2.000 TWh liegen. Um diesen CO<sub>2</sub>-neutral decken zu können, werden auch 1.780 TWh Bruttostrom aus erneuerbaren Quellen benötigt.
- Dabei ist das weitere Ausbaupotential für Wind- und Sonnenenergie in Deutschland begrenzt.
- Im Jahr 2050 können hierzulande brutto rund 900 TWh grünen Stroms erzeugt werden, die Differenz von 880 TWh zur Deckung des Bruttostrombedarfs muss aus dem Ausland importiert werden.

### Das bedeutet:

- fast 50 Prozent Bruttostromimport notwendig!
- Deutschland braucht eine Importstrategie für Erneuerbare Energien!

Quelle: „Barometer der Energiewende 2020“, Fraunhofer IEE

## Erneuerbare Energien auf globaler Ebene ausreichend vorhanden:



- Die Sonne liefert in nur drei Stunden die Energie für den Jahresenergiebedarf der gesamten Erdbevölkerung!
- Mit PV-Systemen auf einer Wüstenfläche von etwa 1.000 km mal 1.000 km in Nordafrika könnte eine Strommenge erzeugt werden, die bilanziell den heutigen weltweiten Primärenergiebedarf deckt.

Welt: 1.000 km × 1.000 km

EU: 300 km × 300 km

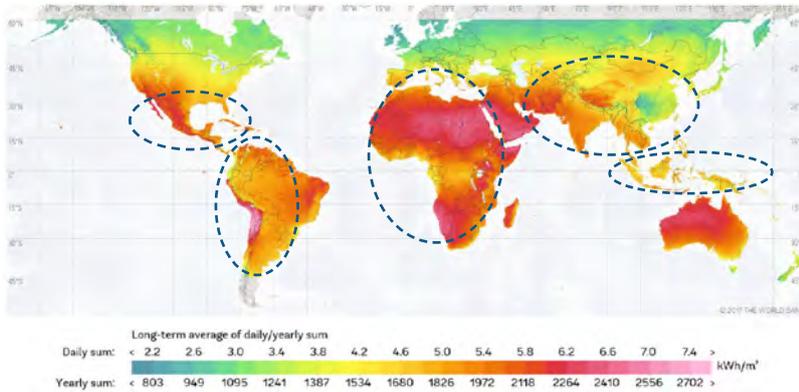
Deutschland: 150 km × 150 km

Quelle: Eigene maßstabsgetreue Darstellung nach Prof. Robert Pitz-Paal (DLR)

## Das Problem:

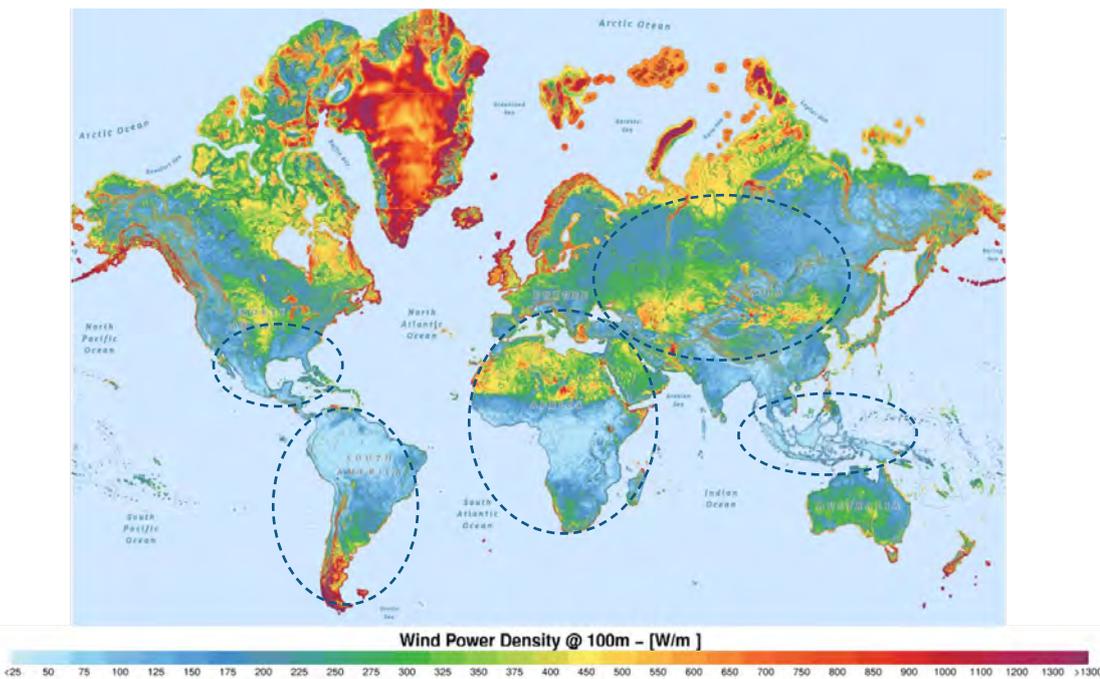
- Der Bedarf an Erneuerbaren Energien ist in Industrienationen besonders hoch, aber das Potenzial für Erneuerbare Energien ist dort oft niedrig.
- In Deutschland ist zudem die saisonale Verteilung besonders ungünstig. Der EE-Stromanteil ist im Sommer hoch, aber nicht im Winter, wo der Bedarf groß ist.

### Schwellen- und Entwicklungsländer auf der Weltkarte der PV-Potentiale



Quelle: World Bank Group, <http://globalsolaratlas.info/>  
Hinweis: Global Horizontal Irradiation (GHI) – [kWh/m²]; Jährliche Skala von grün (803 kWh/m²) bis pink ( $\geq 2.700$  W/m²).

### Schwellen- und Entwicklungsländer auf der Weltkarte der Windkraftpotentiale



Quelle: World Bank Group, <http://globalsolaratlas.info/>  
Hinweis: Wind Power Density Potential @ 100 m – [W/m]; Skala von hellblau (25 W/m) bis dunkelrot ( $\geq 1.300$  W/m).

## Wie bekommen wir den grünen Strom aus den sonnen- und windreichen Regionen nach Deutschland?

- Der Transport per Kabel ist zu teuer und löst das Speicherproblem nicht.
- Ohne den Import grüner Energie droht Deutschland eine große Lücke bei der Deckung des Bedarfs an Erneuerbaren Energien im Jahr 2050! Das würde das Erreichen des Ziels der CO<sub>2</sub>-Neutralität unmöglich machen und den Wohlstand der Menschen sowie den Wirtschaftsstandort Deutschland massiv gefährden.
- E-Fuels sind eine technisch und wirtschaftlich sinnvolle Lösung, Erneuerbare Energie nach Deutschland zu importieren.
- E-Fuels erlauben es, grünen Strom aus sonnen- und windreichen Regionen der Welt in flüssiger Form zu speichern und zu uns zu transportieren.

→ **Der Import grünen Stroms in Form flüssiger E-Fuels ist eine Lösung zur Schließung der EE-Bruttostromlücke von ca. 50 Prozent!**

## Unsere Forderungen an die Politik, um den Hochlauf von E-Fuels zu beschleunigen:

- Anerkennung des **Importbedarfs Erneuerbarer Energien in Form flüssiger Energieträger** wie E-Fuels in sämtlichen energiepolitischen Strategien und die Umsetzung entsprechender Maßnahmen zur Realisierung dieses Imports.
- Anrechenbarkeit von E-Fuels bei der **EU-Flottenregulierung** von neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie von neuen Lkw und schweren Nutzfahrzeugen.
- Ambitionierte **Mengenmindestquote für E-Fuels** für den gesamten Verkehrssektor.
- Klimafreundliche **Neugestaltung der Energiebesteuerung** im Verkehrssektor, z. B. auf eine reine Abgabe auf Emissionen von fossilem CO<sub>2</sub>.
- Regulative Anerkennung flüssiger alternativer Brennstoffe als eine Regel-Erfüllungsoption in der **Gebäudeenergiegesetzgebung**.
- Anwendungsoptimierte Ausgestaltung der **Produktionskriterien** für PtX-Produkte.
- Zulassung von E-Fuels als **Reinkraftstoffe** für den öffentlichen Verkauf in Deutschland.

## UNITI – Verbandsportrait

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. besteht seit 1927. Er bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen und repräsentiert rund 90 Prozent des organisierten Mineralölmittelstandes in Deutschland.

Täglich kommen etwa 3 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder beliefern 115 Bundesautobahntankstellen und betreiben rund 6.000 Straßentankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 75 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Die Marktanteile der Verbandsmitglieder betragen bei Diesel- und Ottokraftstoffen über 40 Prozent, beim Autogas rund 42 Prozent.

Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Mittlerweile gehören auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom zu ihrem Sortiment.

Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent.

Die über 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Stand: Juli 2021



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e.V.

Jägerstraße 6 · 10117 Berlin · T. +49 (0)30 755 414-300  
F. +49 (0)30 755 414-366 · www.uniti.de



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.

# UNITI informiert

Mit dem Import grüner Energie zu  
mehr Akzeptanz für die heimische  
Energiewende



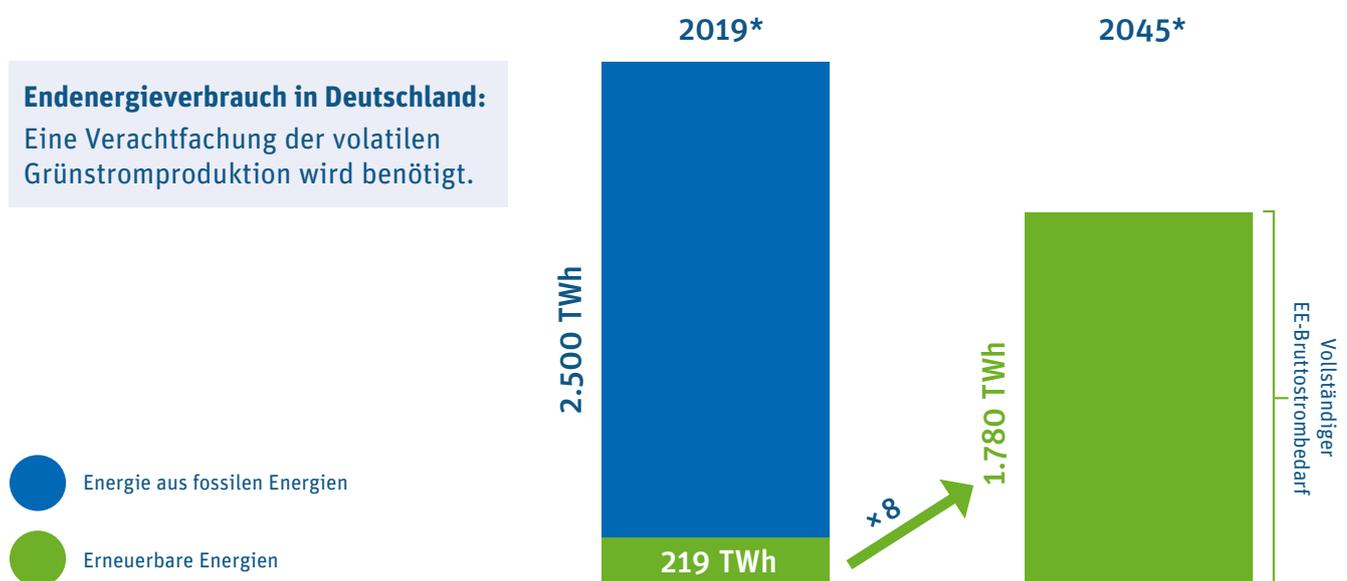
## I. Grundpfeiler der Energiewende: Erneuerbare Energien

Deutschland hat sich das Ziel der Klimaneutralität bis 2045 gesetzt. Dieses Ziel ist nur zu erreichen, wenn das derzeitige Energiesystem vollständig auf der Nutzung Erneuerbarer Energien in jeglicher Form basiert. Erneuerbare Energien sind Grundlage jeglicher Prozessumstellungen in allen relevanten Sektoren wie zum Beispiel Industrie, Verkehr oder Gebäudewärme. Ein solch umfassendes Defossilisierungsprogramm wird die **Nachfrage nach Grünstrom überdurchschnittlich steigern** und zwingt uns zu einem massiven und zeitnahen Ausbau von Anlagen für Erneuerbare Energien. Schon heute ist absehbar, dass die begrenzte Flächenverfügbarkeit und gesellschaftliche

Akzeptanz diesen Ausbau massiv hemmen werden.

### Der deutsche Energiemix – Status Quo

Der Weg des Ausbaus ist auch nach zwanzig Jahren intensiver Förderung in Deutschland jedoch noch lang. Im deutschen Energiemix machen grüne Energien, vor allem Windstrom an Land und Photovoltaik, derzeit zwar gut 40 Prozent an der **Stromerzeugung** aus, in Betrachtung des **Gesamtenergieverbrauchs**, also einschließlich aller Sektoren, **kommt EE-Strom nicht über 9 Prozent am Endenergieverbrauch hinaus**.



## II. Stark begrenzte Flächenverfügbarkeiten in Deutschland

Das heimische Ausbaupotenzial für Wind- und Solaranlagen, also geeignete Standorte, ist begrenzt. Erschwerend kommt die **Flächenkonkurrenz mit Anwohnern oder der Landwirtschaft** hinzu. Schon heute gibt es vielerorts lokale Widerstände. Anwohner **befürchten eine persönliche, finanzielle oder umweltbezogene Einschränkung** durch die geplanten Windanlagen. Mit dem oben beschriebenen notwendigen massiven Ausbau werden diese Konflikte deutlich zunehmen. Die Politik versucht, mit **Mindestabständen von Windanlagen**, wie in Nordrhein-Westfalen oder Bayern, auf Bürgerproteste zu reagieren, wodurch weitere geeignete Flächen ausgeschlossen werden. **Akzeptanz wird hier zur wichtigsten Währung**.

Steigende Grünstrombedarfe in den jeweiligen EU-Mitgliedsstaaten begrenzen das Stromimportpotenzial für Deutschland aus dem innereuropäischen Ausland. Zudem sind dort Flächenkonkurrenzen ähnlich stark ausgeprägt. **Der Blick muss daher auf globale Regionen mit deutlich geringeren EE-Erzeugungskosten und höheren Volllaststunden geweitet werden.**

Wollen wir den Verkehr sowie die Gebäudewärme CO<sub>2</sub>-neutral betreiben, werden grüne Energieimporte zwingend notwendig.

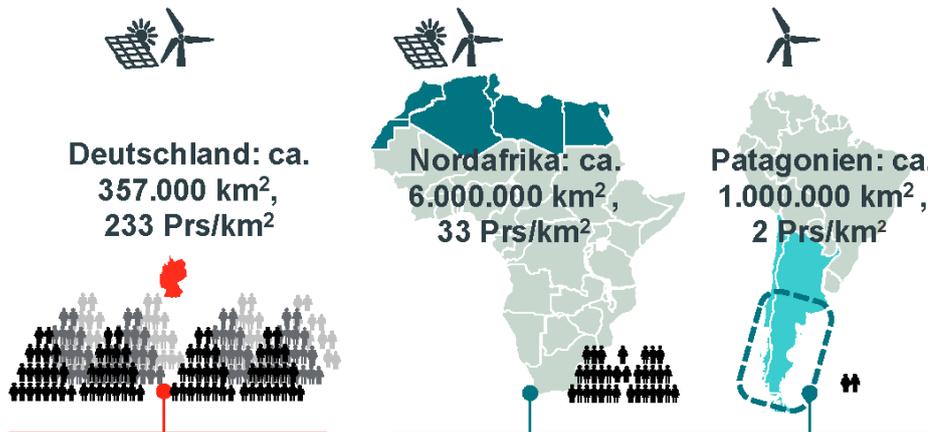
2019\*: AG Energiebilanzen Oktober 2020

2045\*: Prognose IEE für 2050 – Bei einem Klimaziel von 2045 müsste dies bereits fünf Jahre früher erreicht werden.

### III. EE-Anlagen – globales Potenzial nutzen

Die beschriebenen Standortkonflikte können umgangen werden: Anders als in Europa besitzen internationale Standorte zur Energiegewinnung ein enormes **Flächennutzungspotenzial** und weisen eine **deutlich geringere**

**Bevölkerungsdichte** auf (Deutschland: 233 Personen/km<sup>2</sup>). Die Grafik veranschaulicht den Vorteil der Flächennutzung außerhalb Europas:



Deutschland	Nordafrika	Patagonien
Fläche: ca. 357.000 km <sup>2</sup>	Fläche: ca. 6.000.000 km <sup>2</sup>	Fläche: ca. 1.000.000 km <sup>2</sup>
233 Personen pro km <sup>2</sup>	33 Personen pro km <sup>2</sup>	Nur 2 Personen pro km <sup>2</sup>

#### Hohe Volllaststundenzahl = Hohe Stromausbeute

Ein weiterer Standortvorteil ergibt sich aus der **hohen Zahl an Volllaststunden** (großen Stromerzeugungsmengen). So erzeugt eine Solaranlage an einem durchschnittlichen Standort **in Deutschland nur rund 40%** der Strommenge pro Jahr, die eine vergleich-

bare Anlage in Nordafrika produziert. Mit PV-Systemen auf einer Wüstenfläche von etwa 150 km × 150 km in Nordafrika könnte eine Strommenge erzeugt werden, die bilanziell den heutigen deutschen Primärenergiebedarf deckt.

#### Globale Erzeugung für nationale Versorgungssicherheit

Neben der Erzeugung muss auch der Transport von Energie berücksichtigt werden. Bei der Weiterverarbeitung vor Ort z. B. in synthetische Kraftstoffe (sog. E-Fuels) würden sich nicht nur enorme **Wertschöpfungspotenziale** in Deutschland und den Erzeugerländern ergeben, auch ließen sich die **bestehende Transport- und Verteilungsinfrastruktur** weiterhin nutzen. E-Fuels würden als importierte Energieträger mehrere Vorteile bieten: **E-Fuels sind perfekte Energiespeicher** und eine

Antwort auf die Volatilität der Anlagen zur Erzeugung Erneuerbarer Energien hierzulande bei gleichzeitig fehlenden Übertrags- und Verteilnetzen sowie Speichermöglichkeiten. Sie ermöglichen überhaupt erst die **nationale Energiewende**, weil mit ihnen der Verkehr und Teile des Gebäudewärmemarktes über importierte Energieträger CO<sub>2</sub>-neutral werden würde und saisonale Schwankungen ausgeglichen werden können. Zusätzlicher Grünstrom müsste hierzulande dafür nicht aufgewandt werden. E-Fuels könnten damit einen unverzichtbaren Beitrag für eine verlässliche und hohe Energieversorgungssicherheit leisten.

## Fazit: Durch eine nationale Importstrategie steigen Akzeptanz und Erfolg der deutschen Energiewende.

1. Die inländische Grünstromerzeugung ist wegen limitierter Flächen und einer begrenzten Energieausbeute für die Deckung des zukünftigen Energiestrombedarfs nicht ausreichend. Der EE-Mehrbedarf, die begrenzte Akzeptanz der Bevölkerung und die Flächenkonflikte verschärfen die Problematik.
2. Ohne Technologie- und Standortoffenheit droht die Energiewende im Allgemeinen und im Verkehr im Speziellen zu scheitern. Importe von Ökostrom in Form flüssiger strombasierter Kraft- und Brennstoffe sind essenziell, um bezahlbare Erneuerbare Energie in Deutschland zur Verfügung zu haben – sowohl für die Wirtschaft als auch für die Verbraucher.

### UNITI fordert:

Es gilt, die regulativen Rahmenbedingungen in der EU und im Bund entsprechend anzupassen und die Förderung von außereuropäischen Energieprojekten in Form von Energiepartnerschaften sowie die Schaffung von Investitionsanreizen für global installierte EE- und PtX-Erzeugungsanlagen anzugehen. Ein weiterer Schritt wäre die Anrechnung von CO<sub>2</sub>-neutralen E-Fuels bei der europäischen CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung von neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie von neuen Lkw.

## UNITI – Verbandsportrait

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. besteht seit 1927. Er bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen und repräsentiert rund 90 Prozent des organisierten Mineralölmittelstandes in Deutschland.

Täglich kommen etwa 3 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder beliefern 115 Bundesautobahntankstellen und betreiben rund 6.000 Straßentankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 75 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Die Marktanteile der Verbandsmitglieder betragen bei Diesel- und Ottokraftstoffen über 40 Prozent, beim Autogas rund 42 Prozent.

Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Mittlerweile gehören auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom zu ihrem Sortiment.

Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent.

Die über 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Stand: September 2021



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e.V.

Jägerstraße 6 · 10117 Berlin · T. +49 (0)30 755 414-300  
F. +49 (0)30 755 414-366 · [www.uniti.de](http://www.uniti.de)

# UNITI informiert

## Das werden CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe zukünftig kosten

(Basisdaten: Prognos et al.)



## Was werden CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe zukünftig kosten?

**E-Fuels werden herkömmlichen fossilen Kraftstoffen beigemischt. Dadurch ergänzen sich zwei positive Effekte auf dem Weg zu CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen in 2050.**

1. Die Kosten für E-Fuels fallen ab 2025 bis 2050 sehr stark (siehe 1).
2. Die Beimischungsmenge von E-Fuels beginnt sehr gering ab 2025 bis sie 2050 bei 100% liegt und Kraftstoffe somit CO<sub>2</sub>-neutral sind (siehe 2).

**Fazit: Diese beiden Effekte führen zu moderat ansteigenden Kraftstoffpreisen. CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität wird somit für jedermann bezahlbar (siehe 3).**

## Welche kostenrelevanten Vorteile haben flüssige E-Fuels?

- E-Fuels (Power-to-Liquids, PtL) besitzen die vergleichsweise hohen Energiedichten und Speicherpotenziale der heutigen flüssigen Kraft- und Brennstoffe.
- Dies ermöglicht das gleiche einfache und effiziente Handling entlang der gesamten logistischen Kette – von der Erzeugung bis zum Verbrauch.
- Größere logistische Entfernungen sind aufgrund der hervorragenden Transportierbarkeit bei flüssigen E-Fuels nahezu irrelevant: Transportkosten PtL = 1/40 von PtG.<sup>1)</sup>
- Damit lassen sich E-Fuels mit hoher Effizienz aus den weltweiten Potenzialregionen für Erneuerbare Energien importieren.
- Auf der Anwenderebene können CO<sub>2</sub>-neutrale E-Fuels den heutigen konventionellen flüssigen Kraft- und Brennstoffen beigemischt werden.

<sup>1)</sup> „PtX Transportkosten aus dem Nicht-EU-Ausland“, dena Leitstudie, 2018.

## 1 Herstellungskosten von E-Fuels (PtL – Syncrude als Erdölersatz) bei industrieller Großproduktion in wind- und sonnenreichen Regionen der Welt.

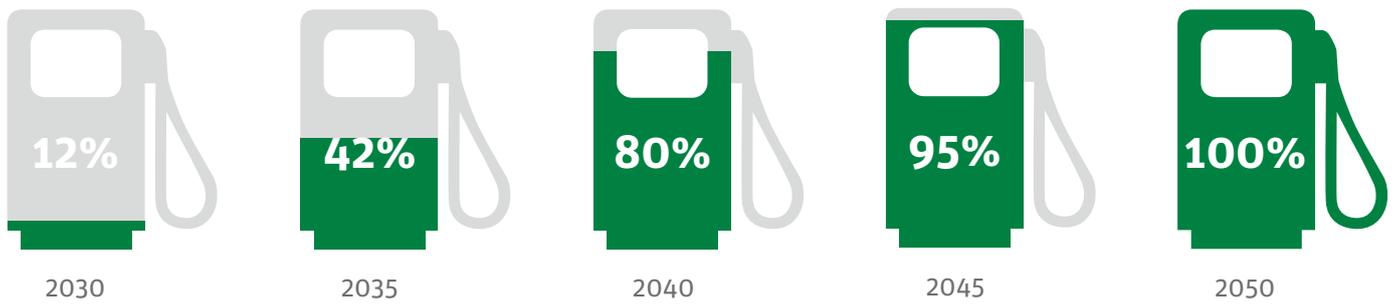
### 1 Niedrigeres Szenario (Kosten pro Liter in Euro)



### 2 Höheres Szenario (Kosten pro Liter in Euro)

- 1 niedrigerer Kostenpfad von E-Fuels: kostengünstige internationale Bereitstellung mit optimalen Standortbedingungen für die Stromerzeugung aus Erneuerbaren Energien und besserem Elektrolysewirkungsgrad
- 2 höherer Kostenpfad von E-Fuels: internationale Bereitstellung mit einer nicht immer optimalen Standortwahl der Stromerzeugung aus Erneuerbaren Energien und langsamere Steigerung des Elektrolysewirkungsgrades

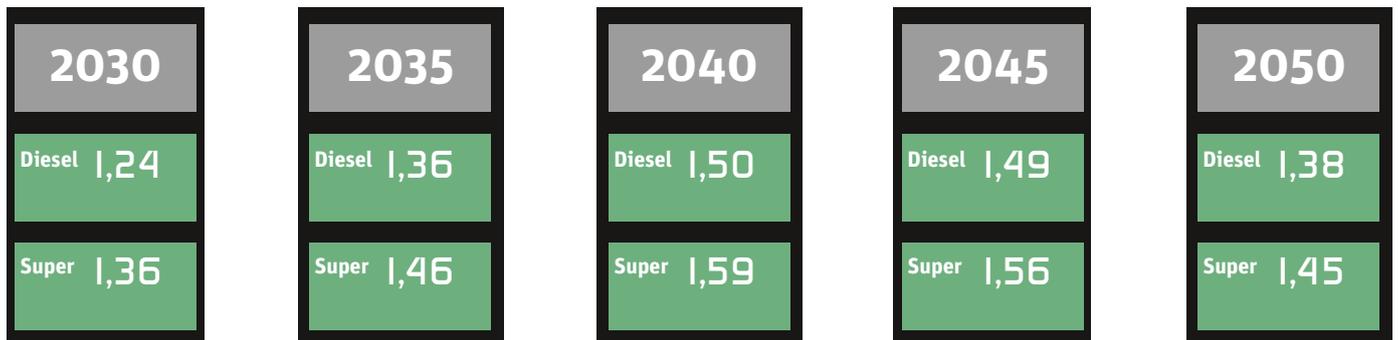
## 2 Steigende Beimischung von E-Fuels führen zur CO<sub>2</sub>-Neutralität der Kraftstoffe in 2050.



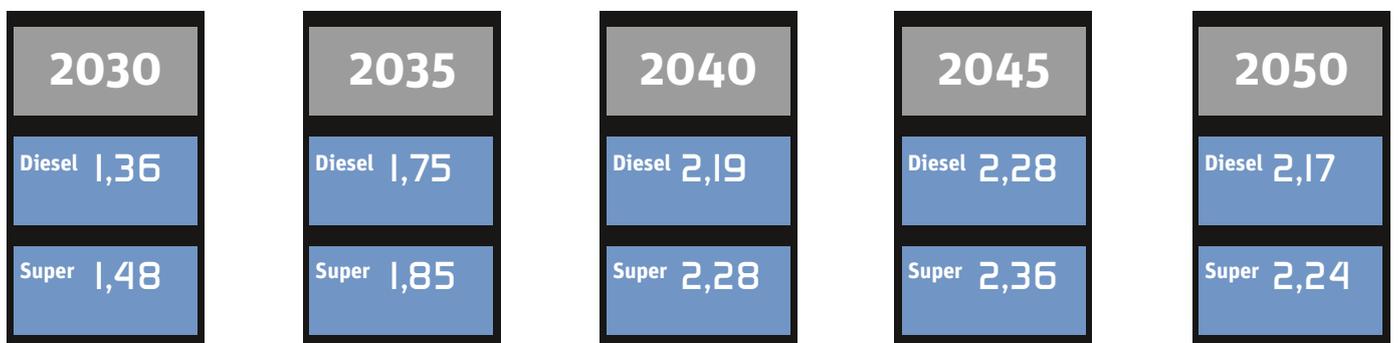
Beispielhafter Markthochlauf von E-Fuels mit kontinuierlich steigendem Anteil in konventionellen Kraftstoffen von heute bis zur CO<sub>2</sub>-Neutralität in 2050.

## 3 Entwicklung der Kraftstoff-Endverbraucherpreise – Das wird der Kunde zukünftig an der Tankstelle für Kraftstoffe zahlen.

### 1 Niedrigeres Szenario (Preis pro Liter in Euro)



### 2 Höheres Szenario (Preis pro Liter in Euro)



#### Grundsätzliche Annahmen für die Berechnungen:

- Für die E-Fuel-/konventionellen Kraftstoff-Mischungen (Diesel/Benzin) wird die Energiesteuer in gleichem Umfang erhoben wie heute für die reinen fossilen Produkte.
- Gleiches gilt für die Transport- und Verteilungskosten, die Margen und die Mehrwertsteuer.
- Den Berechnungen wird der großflächige Ausbau mit Effizienzfortschritten und Kostendegressionen sowie optimale internationale Standorte zugrunde gelegt.

## Fazit und Schlussfolgerungen:

E-Fuels machen Strom aus erneuerbaren Energien weltweit nutzbar.

E-Fuels sichern die Erreichbarkeit der globalen und nationalen Klimaziele.

Die Beimischbarkeit führt im Markthochlauf jederzeit zu bezahlbaren Kraft- und Brennstoffen.

Die Politik muss die Regularien für den Markthochlauf von E-Fuels schnellstmöglich öffnen.

Politik kann mit E-Fuels eine nachhaltige, verlässliche und bezahlbare Energiewende im Verkehr ermöglichen.

**E-Fuels können damit einen entscheidenden Beitrag für das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehr und im Gebäudesektor leisten. In Deutschland und weltweit.**



**Studiengrundlage: Prognos (2018): Status und Perspektiven flüssiger Energieträger in der Energiewende, [www.uniti.de/aktuelle-studien](http://www.uniti.de/aktuelle-studien)**

## UNITI – Verbandsportrait

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. besteht seit 1927. Er bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen und repräsentiert rund 90 Prozent des organisierten Mineralölmittelstandes in Deutschland.

Täglich kommen etwa 3 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder beliefern 115 Bundesautobahntankstellen und betreiben rund 6.000 Straßentankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 75 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Die Marktanteile der Verbandsmitglieder betragen bei Diesel- und Ottokraftstoffen über 40 Prozent, beim Autogas rund 42 Prozent.

Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Mittlerweile gehören auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom zu ihrem Sortiment.

Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent.

Die über 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Stand: Oktober 2021



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e.V.

Jägerstraße 6 · 10117 Berlin · T. +49 (0)30 755 414-300  
F. +49 (0)30 755 414-366 · [www.uniti.de](http://www.uniti.de)

# UNITI informiert

Energieeffizienzvergleich  
zwischen PKW mit  
synthetischen Kraftstoffen  
und batterieelektrischem  
Antrieb



# I. Die Technische Gesamteffizienz von Pkw-Antrieben ist entscheidend – nicht allein der Wirkungsgrad des Motors!

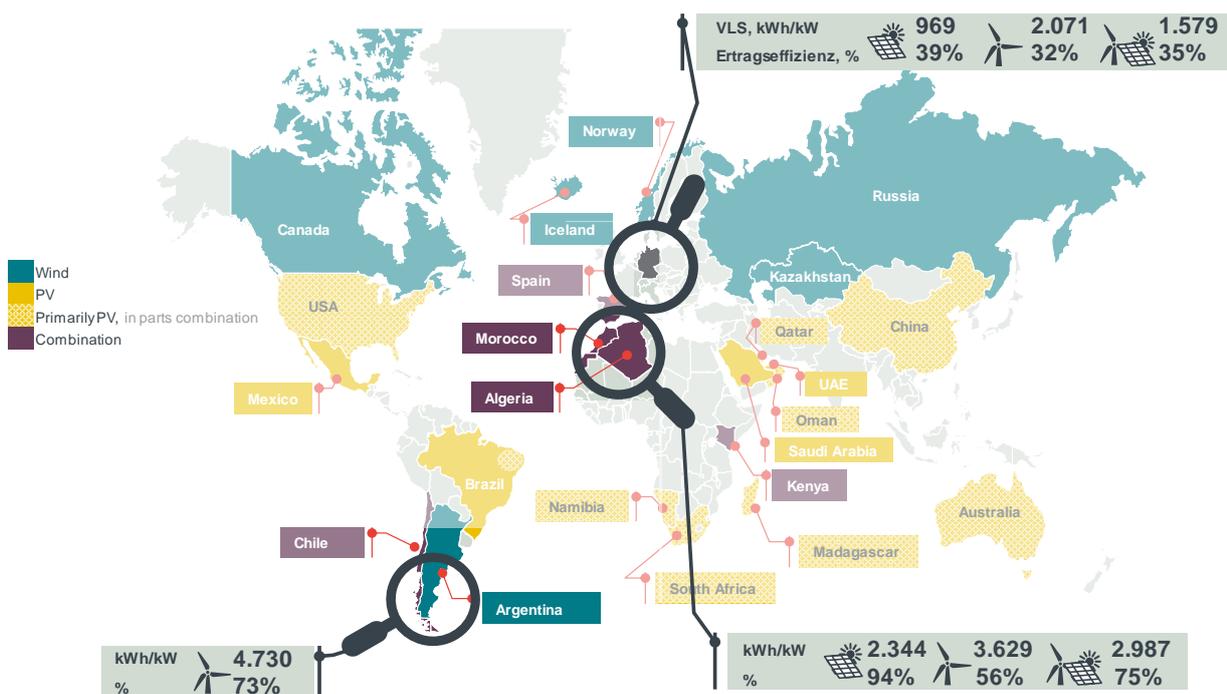
Hohe Volllaststunden bei der Stromerzeugung führen zu hohen EE-Ertragseffizienzen, die bei den gesamtheitlichen Effizienzanalysen eine zentrale Rolle spielen.

- Die Technische Gesamteffizienz wird als Verhältnis aus erzieltm Nutzen am Pkw und den verfügbaren Solar- und Windenergieangeboten (EE) definiert – unter Berücksichtigung wesentlicher Einflussgrößen:
  - Nutzen am Pkw: Fahrbetrieb, Innenraumklimatisierung, mediale Anwendung.
  - Verfügbare EE: international erschließbare Solar- und Windkraftpotenziale.
- Einflussgrößen: energetische Wandlungs-, Lade-, Stromspeicherverluste, Energietransport u.ä.
- Die Technische Gesamteffizienz wird betrachtet für
  - einen Pkw mit Verbrennungsmotor (ICEV) und auf EE-Strom basierenden synthetischen Kraftstoff (PtL) und
  - einen batteriebetriebenen Pkw (BEV), der mit EE-Strom betrieben wird.

# II. Maßgeblich bei der EE-Stromerzeugung: Die globale Ertragseffizienz! Auf die Volllaststunden kommt es an!

- Die Ertragseffizienz macht weltweite Standorte mit erheblich variierenden Solar- und Windenergieangeboten über die erreichbaren Volllaststunden vergleichbar.
- Beispiele:
  - Ertragseffizienz in Deutschland: **PV = 39 Prozent, Wind = 32 Prozent.**
  - Ertragseffizienz in NA/MAR: **PV = 94 Prozent, Wind = 56 Prozent.**

An außereuropäischen EE-Standorten kann im Vergleich zu Deutschland mit derselben PV- bzw. Windkraftanlage eine vielfache Menge an Erneuerbarem Strom „geerntet“ werden.



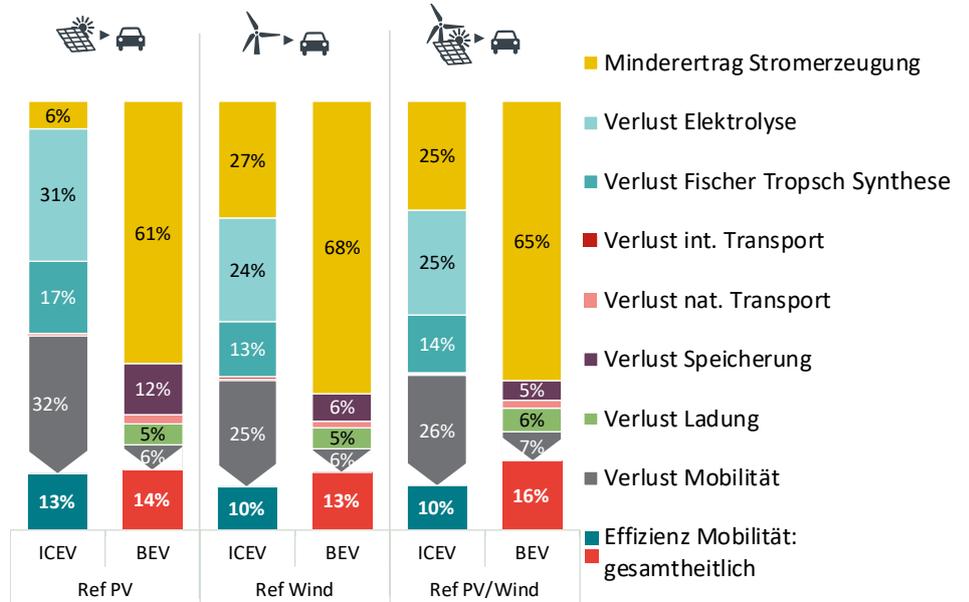
Quelle: EE-Potenziale auf Länderebene: Frontier Economics (2018); VLS: D – PV/Wind/Mix: Berechnet von Frontier auf Basis von BMWi (2020) - Zeitreihen zur Entwicklung der Erneuerbaren Energie in Deutschland; Berechnet auf Basis der tatsächlichen Ertragseffizienz der Technologien; Wind: Onshore Anteil 90% und Offshore Anteil 10%, Mix: 50:50 Verhältnis zwischen Wind und PV. Nordafrika/Marokko-PV/Wind/Mix: Frontier Economics basierend auf Agora und Frontier Economics (2018) und Experteninterviews. Argentinien/Patagonien-Wind: Frontier Economics basierend auf EVwind (2020) – Wind energy in Argentina: YPF wind farm

# III. Gesamteffizienz: Pkw mit E-Fuels gleichauf mit Batterie-Pkw!

- Die EE-Ertragseffizienz und die Berücksichtigung der weiteren Einflussparameter führen zu einer technischen Gesamteffizienz
  - für PtL-ICEV in Höhe von **ca. 10 bis 13 %** (PtL-Herstellung: internationale Standorte)
  - für BEV in Höhe von **ca. 13 bis 16 %** (EE-Stromerzeugung: inländisch bzw. ortsnahe zum Pkw-Fahrbetrieb).

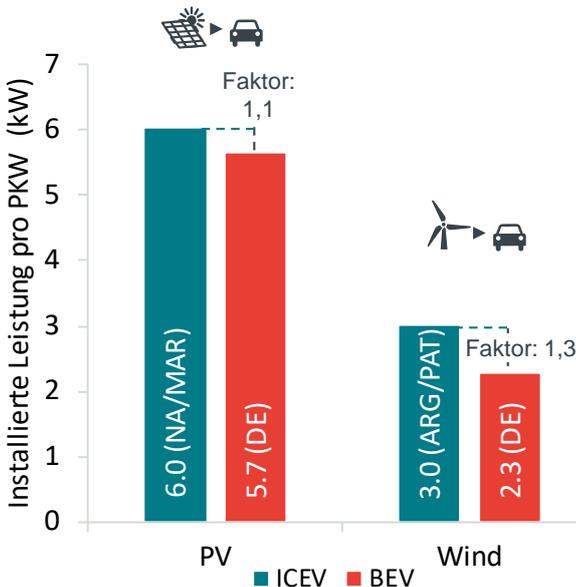
Quelle: Frontier Economics

Hinweis: Ref PV – BEV: PV Erzeugung in DE (969 VLS/ 39% Ertragseffizienz), Netz/Transportverluste: 5%, Ladeverluste: 20%, Speicherverluste (saisonal): 15%, Effizienz BEV: 71%; ICEV: PV Erzeugung in Nordafrika/Marokko (2344 VLS/ 94% Ertragseffizienz), Wirkungsgrad (Wg.) Elektrolyse (NT): 67%, Wg. Fischer Tropsch: 73%, Transportverluste (int.): < 1%, Transportverluste. (nat.): 1%, Effizienz ICEV: 29%.  
 Ref Wind – BEV: Windkraftanlagen in Deutschland (2071 VLS/ 32% Ertragseffizienz), Netz/Transportverluste: 5%, Ladeverluste: 20%, Speicherverlust (saisonal): 10%, Effizienz BEV: 71%; ICEV: Wind-Erzeugung Argentinien/Patagonien (4730 VLS/ 73% Ertragseffizienz), Wirkungsgrad (Wg.) Elektrolyse: 67%, Wg. Fischer Tropsch: 73%, Transportverluste (int.): < 1%, Transportverluste. (nat.): 1%, Effizienz ICEV: 29%.  
 Ref PV/Wind – BEV: PV- und Windkraftanlagen zur Stromerzeugung in Deutschland, jeweils 50% (1.579 VLS/ 35% Ertragseffizienz), Netz/Transportverluste: 5%, Ladeverluste: 20%, Speicherverluste (saisonal): 5%, Effizienz BEV: 71%; ICEV: PV- und Windkraftanlagen in Nordafrika/Marokko, jeweils 50% (2.987 VLS/ 75% Ertragseffizienz), Wirkungsgrad (Wg.) Elektrolyse (NT): 67%, Wg. Fischer Tropsch: 73%, Transportverluste (int.): < 1%, Transportverluste. (nat.): 1%, Effizienz ICEV: 29%.



Effizienzunterschiede zwischen BEVs und mit PtL betriebenen ICEVs schmelzen bei gesamtheitlicher Betrachtung zusammen.

# IV. E-Fuels benötigen nicht mehr installierte PV- oder Windanlagen. Nur bessere / internationale Standorte.



Ergebnis:

- Für eine BEV-Benutzung in Deutschland wird eine installierte PV-Leistung von **5,7 kW** oder Windleistung von **2,3 kW** in Deutschland benötigt.
- Für die Nutzung eines PtL-ICEV in Deutschland wird eine installierte PV-Leistung von **6,0 kW** in NA/Marokko oder eine Windleistung von **3,0 kW** in Argentinien benötigt.

(Bei einer durchschnittlichen Pkw-Fahrleistung von 13.975 km gemäß KBA 2020)

Die gesamtheitliche Effizienzanalyse liefert keine Begründung für die Bevorzugung einer einzelnen Technologie.

## Wichtige Schlussfolgerungen aus den Untersuchungen:

- Eine politische Vorauswahl von Antriebstechnologien im Pkw-Bereich basierend auf einer konventionellen Effizienzbetrachtung ist irreführend, da diese Sicht wesentliche Einflussparameter außer Acht lässt.
- Die gesamtheitliche Effizienzanalyse berücksichtigt alle wesentlichen Wertschöpfungsstufen und Einflussparameter. Nur sie liefert damit eine geeignete Basis für die Effizienzbewertung von Technologien.
- Ein rein nationaler Ansatz ist in der Energiewende nicht zielführend. Der Import erneuerbarer Energien in Form von E-Fuels ist zwingend für das Erreichen der ambitionierten Klimaziele.

### DER EFFIZIENZBEGRIFF IN DER KLIMAPOLITISCHEN DEBATTE ZUM STRASSENVERKEHR

Ein gesamtheitlicher Ansatz für die Effizienzbewertung von Technologien

Oktober 2020



Der Untersuchungsbericht ist abrufbar unter [www.uniti.de](http://www.uniti.de)

## UNITI – Verbandsportrait

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V. bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen. Er repräsentiert rund 90 Prozent des organisierten Mineralölmittelstandes in Deutschland.

Täglich kommen mehr als 3 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder beliefern 115 Bundesautobahntankstellen und betreiben fast 6.000 Straßentankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit etwa 3.900 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 80 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Die Marktanteile der Verbandsmitglieder betragen bei Diesel- und Ottokraftstoffen über 40 Prozent, beim Autogas rund 42 Prozent.

Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom gehören zu ihrem Sortiment. Überdies betreiben die Mitglieder flächendeckend Tanklager in Deutschland und tragen so zur Versorgungssicherheit bei.

Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent. Mit ihren hochwertigen Automotive-, Kühl- und Industrie-Schmierstoffen sind die UNITI-Mitglieder unentbehrliche Partner der produzierenden Industrie und sichern den hohen Technologiestandard in Deutschland. UNITI repräsentiert auch einen großen Teil der mittelständischen Erzeuger und Vertreiber von Additiven. Mit deren Produkten lassen sich die vielfältigen Anforderungen an moderne Kraft-, Brenn- und Schmierstoffe am besten erfüllen.

Die über 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Stand: Mai 2021



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.



# Die Gesamteffizienz ist entscheidend



Verbrennungsmotor

Gesamteffizienz  
Verbrenner mit E-Fuels

**13%**

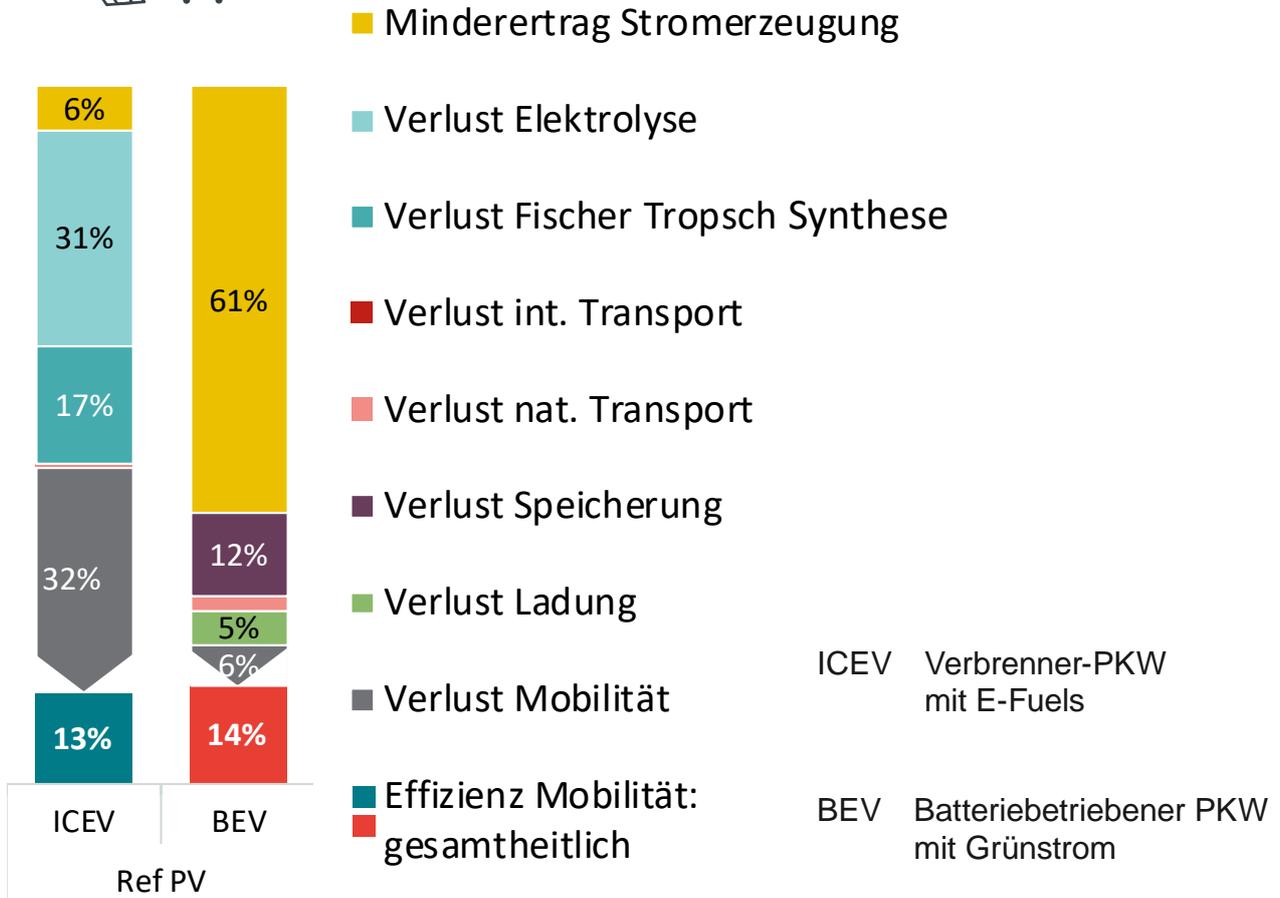


Elektromotor

Gesamteffizienz  
E-Motor mit Ladestrom

**14%**

# Gesamteffizienzvergleich ICEV vs. BEV



Quelle: Frontier Economics

Hinweis: Ref PV – BEV: PV Erzeugung in DE (969 VLS/ 39% Ertragseffizienz), Netz/Transportverluste: 5%, Ladeverluste: 20%, Speicherverluste (saisonal): 15%, Effizienz BEV: 71%; ICEV: PV Erzeugung in Nordafrika/Marokko (2344 VLS/ 94% Ertragseffizienz), Wirkungsgrad (Wg.) Elektrolyse (NT): 67%, Wg. Fischer Tropsch: 73%, Transportverluste (int.): < 1%, Transportverluste. (nat.): 1%, Effizienz ICEV: 29%.



Aktuelle Studie abrufbar unter [www.uniti.de](http://www.uniti.de)



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e.V.

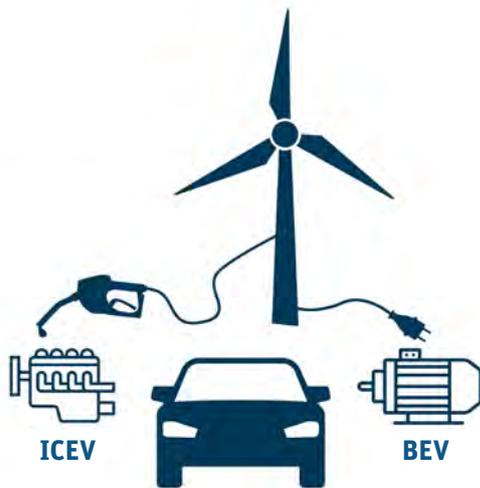
Jägerstraße 6 · 10117 Berlin · T. +49 30 755 414-300  
F. +49 30 755 414-366 · [www.uniti.de](http://www.uniti.de) · [info@uniti.de](mailto:info@uniti.de)

# UNITI informiert

Wie viele Windräder braucht man,  
um mit einem Auto CO<sub>2</sub>-neutral zu  
fahren?



## Wie viele Windräder oder Photovoltaik-Anlagen werden benötigt, um die durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Mittelklasse-Pkw (ca. 14.000 km) mit Direktstrom oder mit E-Fuels abzudecken?



### Antwort:

Man benötigt für den Betrieb eines batterieelektrischen Fahrzeugs (BEV) nahezu die gleiche Erzeugungskapazität / Anzahl an Windkraft- und Photovoltaikanlagen (PV) wie für ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor (ICEV), das mit E-Fuels angetrieben wird. **Denn auf den Standort, an dem die Energie für den Antrieb erzeugt wird, kommt es an!** Für ein BEV muss der Ladestrom aus technischen Gründen zwingend in Deutschland gewonnen werden, während der Grünstrom für die E-Fuels-Herstellung an international besonders geeigneten wind- und sonnenreichen Standorten erzeugt werden kann.

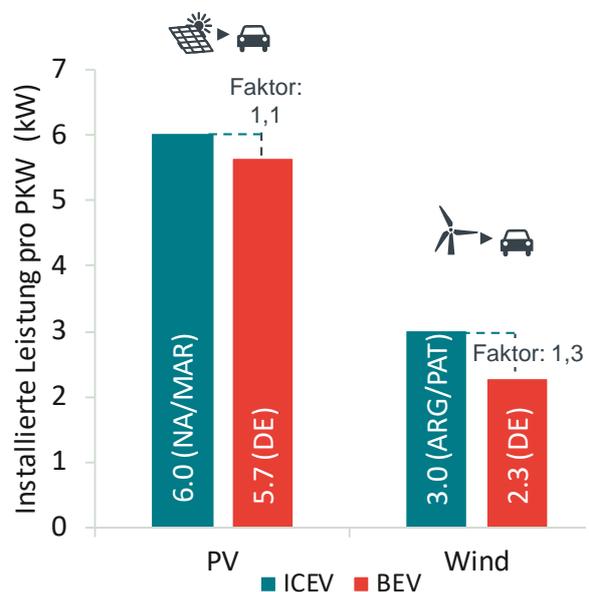
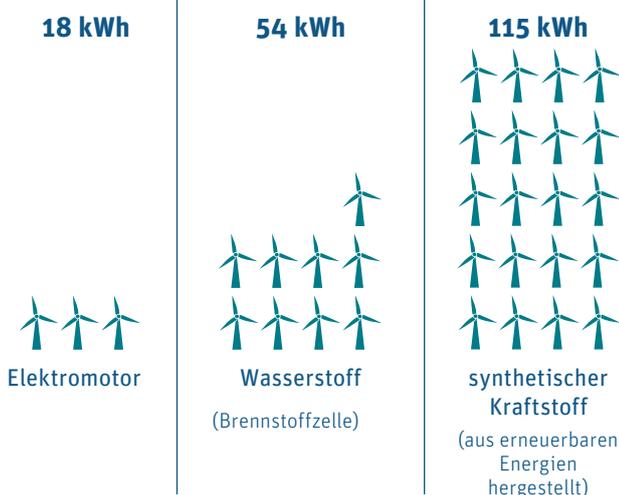
## Eine falsche Grundannahme führt zu falschen Ergebnissen und Schlussfolgerungen

Oft wird anhand von Grafiken suggeriert, dass für die Erzeugung des Grünstroms, der für die Herstellung von synthetischen Kraftstoffen gebraucht wird, deutlich mehr Windräder in Deutschland errichtet werden müssten, als für den Ladestrom von batterieelektrischen Pkw. **Diese Darstellung basiert auf der falschen Grundannahme, dass der für die Synthese der E-Fuels notwendige Strom in Deutschland gewonnen wird.**

**Strom für E-Fuels wird an internationalen Standorten erzeugt.** Denn die E-Fuels-Produktion ist **technisch und wirtschaftlich nur in Regionen mit hoher Sonnen- und Windverfügbarkeit sinnvoll.** Potenzialstandorte zeichnen sich durch **hohe Volllaststundenzahlen** aus – beispielsweise in Nordafrika, dem mittleren Osten, Patagonien oder Australien.

**Falsche Grundannahme** des Bundesumweltministeriums: alle Erneuerbare-Energien-Anlagen stehen in Deutschland

**Korrekte Grundannahme:** EE-Anlagen stehen an geeigneten nationalen und internationalen Standorten.



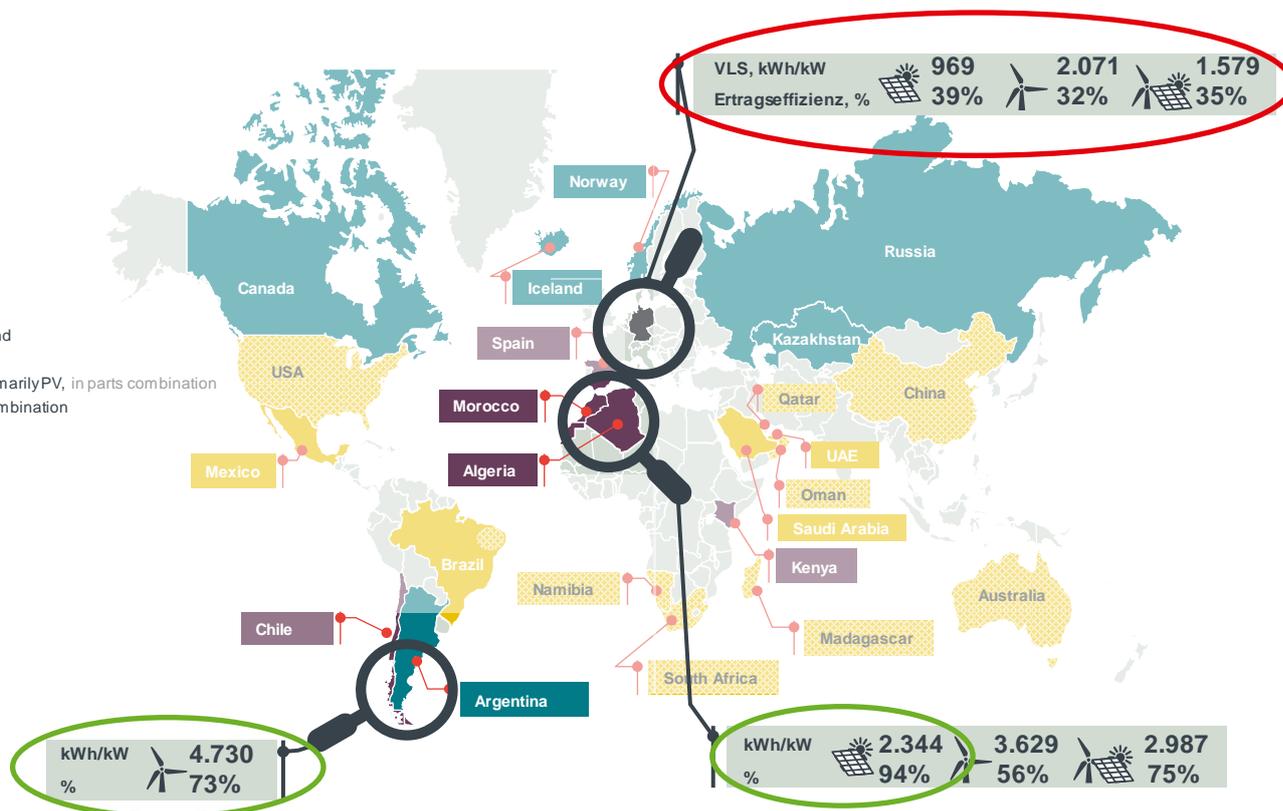
Quelle: BMU: „Wie umweltfreundlich sind Elektroautos?“ (01/2021), Icons: Porcupen – stock.adobe.com, Grafik: UNITI e.V.

NA/MAR = Nordafrika/Marokko; ARG/PAT = Argentinien/Patagonien; DE = Deutschland  
Quelle: Frontier Economics

## Auf die Zahl der Volllaststunden kommt es an!

Mit derselben PV- bzw. Windkraftanlage wie in Deutschland kann an internationalen Standorten eine vielfache Menge an erneuerbar erzeugtem Strom gewonnen werden. **Anlagen mit Standort Deutschland sind im Vergleich dazu in ihrem Potenzial beschränkt** – so erreicht ein in Deutschland eingesetztes Windrad (Onshore)

maximal 2.500 Volllaststunden (VLS); im Durchschnitt läuft ein Windrad in Deutschland nur 1.500 VLS. Ein in Patagonien installiertes Windrad kann bis zu 5.200 VLS erreichen. Für **Photovoltaikerträge** stehen in Deutschland 969 VLS und in Marokko 2.344 VLS zur Verfügung.



Quelle: EE-Potenziale auf Länderebene: Frontier Economics (2018); VLS: D – PV/Wind/Mix: Berechnet von Frontier auf Basis von BMWi (2020) - Zeitreihen zur Entwicklung der Erneuerbaren Energie in Deutschland; Berechnet auf Basis der tatsächlichen Ertragseffizienz der Technologien; Wind: Onshore Anteil 90% und Offshore Anteil 10%, Mix: 50:50 Verhältnis zwischen Wind und PV. Nordafrika/Marokko-PV/Wind/Mix: Frontier Economics basierend auf Agora und Frontier Economics (2018) und Experteninterviews. Argentinien/Patagonien-Wind: Frontier Economics basierend auf EVwind (2020) – Wind energy in Argentina: YPF wind farm

## Stromerzeugungskosten in Deutschland sind zu hoch

Die geringeren Stromerträge in Deutschland führen auch dazu, dass die **Stromerzeugungskosten** (ohne Steuern, in Eurocent) für Windstrom in Deutschland zwischen 4 und 13,79 Cent/kWh\* liegen. Hingegen kann eine Kilowattstunde Onshore in Marokko zwischen 2,5 und 4,5 Cent\*\* und ein Kilowattstunde PV-Strom in Saudi-Arabien für 1 Cent\*\*\* produziert werden.

Geringere Stromerzeugungskosten, die Nutzung als Ener-

giespeicher und die Glättung der volatilen EE-Stromerzeugung (im Besonderen die saisonale Speicherung) machen synthetische Kraftstoffe zu einem wichtigen Baustein der Energiewende im Verkehr. Vor allem, da Deutschland ca. 50 Prozent seines künftigen Grünstrombedarfes ohnehin importieren muss.

\* Fraunhofer 2018 – Stromgestehungskosten Erneuerbare Energien

\*\* Agora Energiewende 2017 – Future Cost of Onshore Wind

\*\*\* Photovoltaik-Projekt „Al Shuaiba PV IP“

## Fazit: Unter Berücksichtigung der Gesamteffizienz, entsprechender EE-Potenzialstandorte sowie weiterer Faktoren verschwinden vermeintliche Effizienzvorteile des Fahrens mit BEVs gegenüber mit E-Fuels betriebenen ICEVs.

Für eine vollständige Grünstromerzeugung in Deutschland stehen zudem nur sehr begrenzte Flächen zur Verfügung. Vergleiche, die eine Produktion von synthetischen Kraftstoffen in Deutschland beinhalten, sind schlicht irreführend, weil eine solche hierzulande, u. a. aus Gründen der Effektivität und Wirtschaftlichkeit, nicht angestrebt wird. Werden E-Fuels in Regionen der Welt mit höheren Volllaststunden produziert, dann werden dafür nicht mehr Windräder oder PV-Anlagen als für den Ladestrom der Elektromobilität benötigt!

### UNITI fordert:

Eine politische Vorauswahl von Antriebstechnologien im Pkw-Bereich, basierend auf verkürzten und damit irreführenden Vergleichsanalysen, ist für das Erreichen des Ziels des CO<sub>2</sub>-neutralen Verkehrs hinderlich. Die konventionelle Effizienzbetrachtung ist nicht zielführend, da bei dieser Sicht wesentliche Einflussparameter außer Acht gelassen werden.

Die gesamtheitliche Effizienzanalyse berücksichtigt dagegen alle relevanten Wertschöpfungsstufen und Einflussparameter – allen voran die Auswahl geeigneter Standorte für EE-Anlagen. Nur sie liefert eine geeignete Basis für die Effizienzbewertung von Technologien.

Ein rein nationaler Ansatz ist in der Energiewende nicht zielführend. Der Import Erneuerbarer Energien in Form von E-Fuels ist zwingend notwendig für das Erreichen der ambitionierten Klimaziele.

## UNITI – Verbandsportrait

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. besteht seit 1927. Er bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen und repräsentiert rund 90 Prozent des organisierten Mineralölmittelstandes in Deutschland.

Täglich kommen etwa 3 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder beliefern 115 Bundesautobahntankstellen und betreiben rund 6.000 Straßentankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 75 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Die Marktanteile der Verbandsmitglieder betragen bei Diesel- und Ottokraftstoffen über 40 Prozent, beim Autogas rund 42 Prozent.

Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Mittlerweile gehören auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom zu ihrem Sortiment.

Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent.

Die über 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Stand: Oktober 2021



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e.V.

Jägerstraße 6 · 10117 Berlin · T. +49 (0)30 755 414-300  
F. +49 (0)30 755 414-366 · www.uniti.de



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.

in Zusammenarbeit mit



# UNITI informiert

CO<sub>2</sub>-Emissionen im PkW-/LNF-Segment –  
aktuelle Studienergebnisse

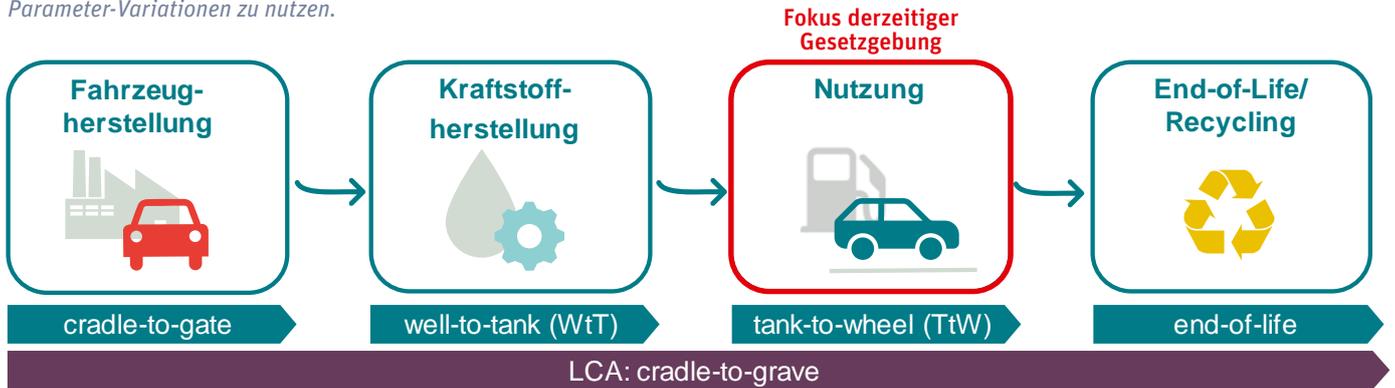


## Methodischer Ansatz der Studie:

Für die Ermittlung der **Gesamtbilanz von CO<sub>2</sub>-Emissionen** kommt in den vorliegenden Untersuchungen für den **batterieelektrischen Antrieb (BEV)** und den **verbrennungsmotorischen Antrieb (ICEV)** jeweils der **LCA-Ansatz** (Life Cycle Assessment) zur Anwendung. Das zugehörige LCA-Berechnungstool ermöglicht **Variationen von wesentlichen Einflussparametern auf die CO<sub>2</sub>-Gesamtbilanz**, wie Fahrzeugsegment, Batteriekapazität, Nutzungszeitraum, Entwicklung von Strom<sup>1)</sup> und Kraftstoffmix (einschl. perspektivischer E-Fuels-Beimengungen<sup>2)</sup>) sowie Herstellungs- und Betriebsland.

## Vier wesentliche Erkenntnisse aus den LCA-Analysen

Für einen umfassenden Überblick wird empfohlen, die Studie selbst einzusehen bzw. das zugrunde liegende Berechnungstool für eigene Parameter-Variationen zu nutzen.



LCA geben Aufschluss über die realen CO<sub>2</sub>-Bilanzen und ermöglichen erst verlässliche Systemvergleiche.

### Erkenntnis 1

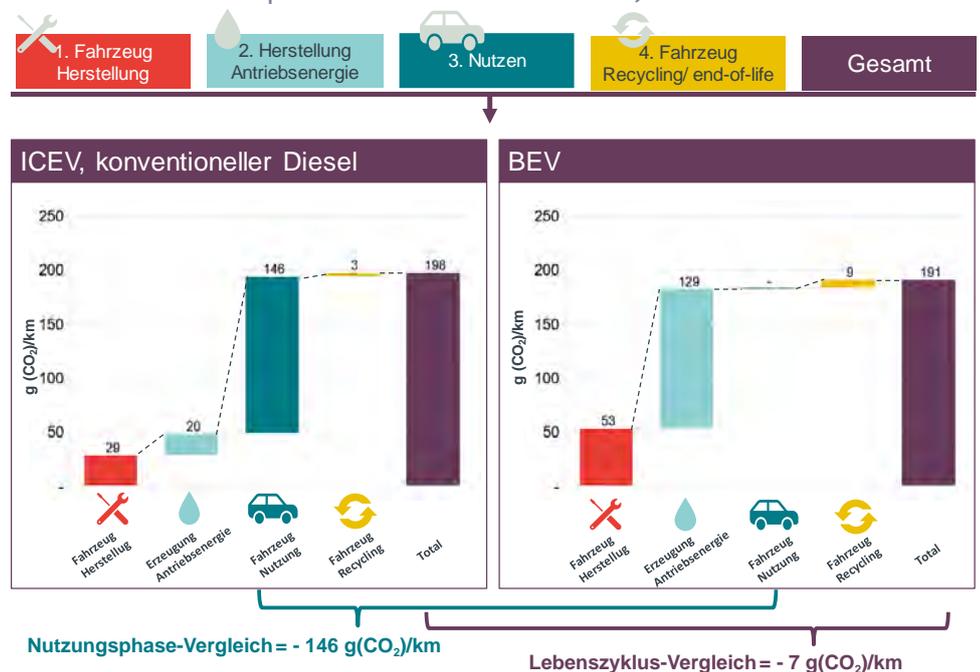
! **„Tank-to-Wheel“:** Diese Systembilanzierung ist in den aktuell geltenden Rechtsregularien weit verbreitet. Sie bildet allerdings nicht die reale CO<sub>2</sub>-Emissionsbilanz ab. Auf dieser Basis ist ein Systemvergleich von Antriebstechnologien irreführend.



✓ **„LCA-Ansatz“:** Dieser Systemansatz bilanziert die CO<sub>2</sub>-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus der Antriebstechnologie und bildet damit die realen CO<sub>2</sub>-Emissionen ab. Bei derzeit geltenden Rechtsregularien wird der LCA-Ansatz irrtümlicherweise nicht zugrunde gelegt.

### Erkenntnis 2

- Die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind in den einzelnen Lebenszyklusphasen unterschiedlich hoch: für BEV primär bei Herstellung und Antriebsenergie / für ICEV in der Nutzungsphase.
- Die über den gesamten Lebenszyklus kumulierten CO<sub>2</sub>-Emissionen liegen bei BEV und ICEV relativ nahe beieinander (Bildbeispiel Mittelklasse-PKW bei einem praxisüblichen Parameterset<sup>3)</sup>).
- Ein auf die Fahrzeug-Nutzung beschränkter Systemvergleich würde zu falschen Schlussfolgerungen führen.

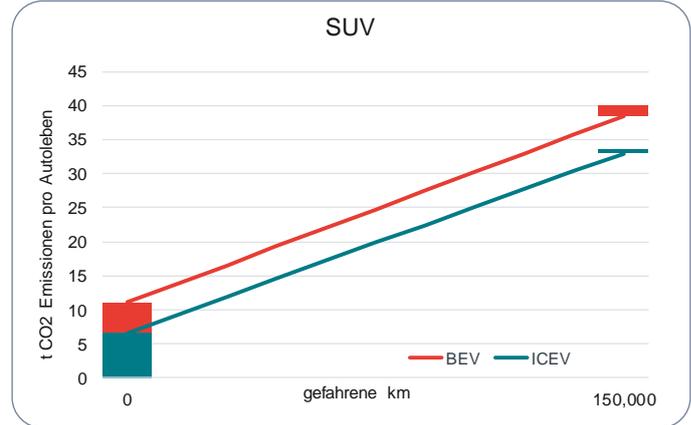
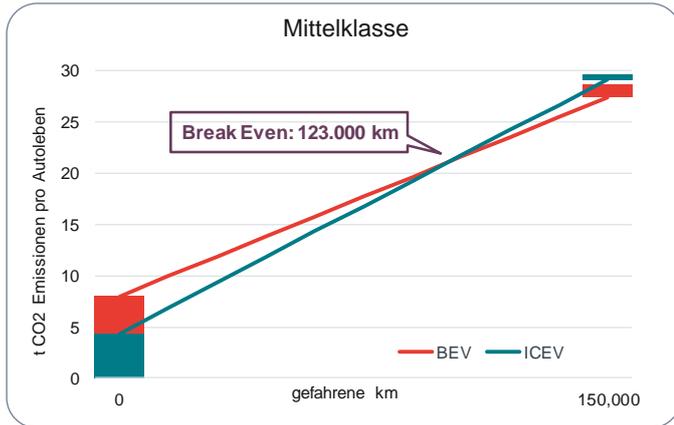
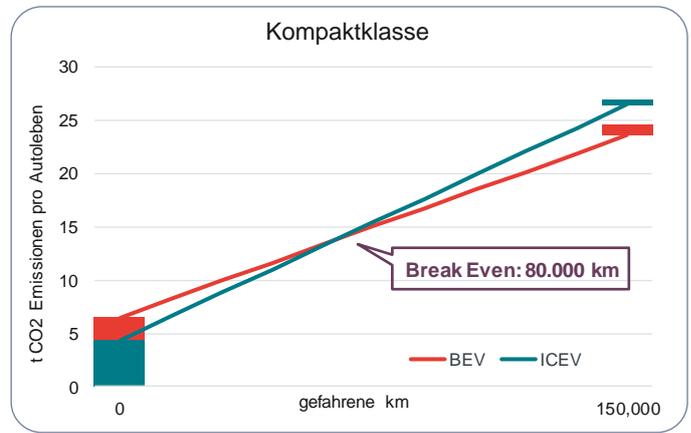


<sup>1)</sup> Entwicklungen im Strommix nach World Energy Outlook 2018 (WEO) der International Energy Agency (IEA) sowie „Langfristszenarien für die Transformation des Energiesystems in Deutschland“ (im Auftrag des BMWi)

<sup>2)</sup> Möglicher Markthochlauf E-Fuels bei adäquaten politischen Rahmenbedingungen („Status und Perspektiven flüssiger Energieträger in der Energiewende“, Prognos et al., 2018)

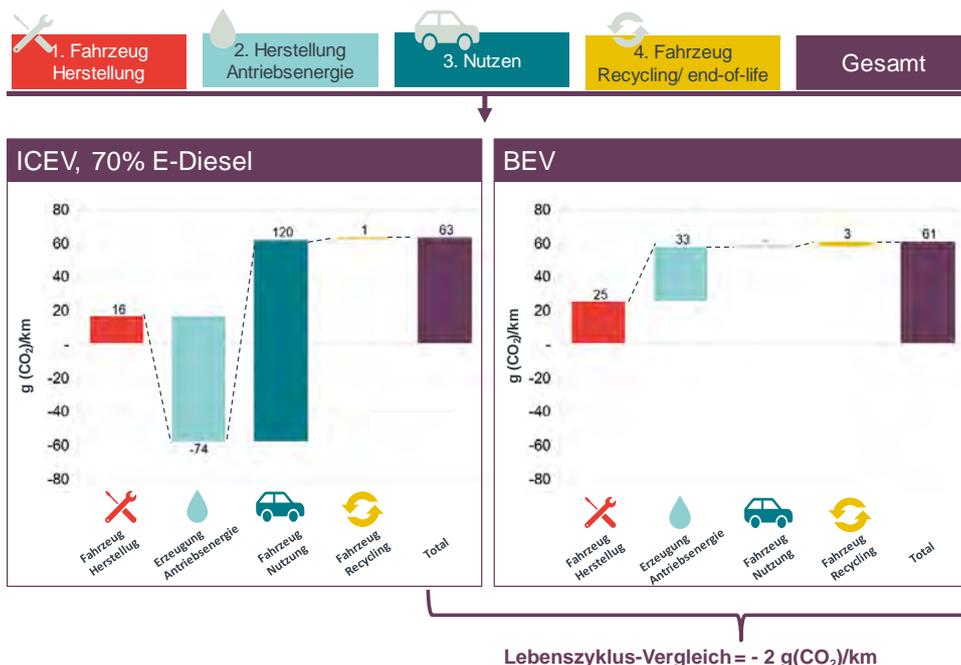
### Erkenntnis 3

- Welche Technologie CO<sub>2</sub>-gesamtbilanziell vorteilhaft ist, hängt von mehreren Parametern ab. Für das gewählte Parameterset<sup>3)</sup> ist z.B. bei der Kompaktklasse eine Fahrleistung von 80.000 km erforderlich, bevor das BEV ggü. dem ICEV vorteilhaft wird (grafisch: Break-Even-Punkt).
- Tendenziell gilt: je höher der Anspruch an die Antriebsleistung desto vorteilhafter wird die ICEV-Technologie (ICEV sind bei höherem Leistungsbedarf CO<sub>2</sub>-gesamtbilanziell schnell im Vorteil).



### Erkenntnis 4

- Mit perspektivischer Steigerung von EE-Stromanteilen<sup>1)</sup> weltweit, europäisch und national verbessert sich die CO<sub>2</sub>-Gesamtbilanz.
- Dies gilt für BEV wie für ICEV, hier mit steigenden Anteilen von synthetischen E-Fuels.



- Im PkV-Mittelklasse-Segment liegen die CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen für BEV und ICEV mit angenommener Nutzungsphase von 2040 bis 2050 auf einem ähnlichen Niveau (Parameterset<sup>4)</sup>).
- Ab 2050 könnten alle betrachteten Antriebstechnologien nahezu CO<sub>2</sub>-Neutralität erreichen.

### Schlussfolgerungen

<sup>3)</sup> Parameterset: Jahr der Anschaffung: 2020, Nutzungsdauer: 10 Jahre, Jahresleistung: 15.000 km, Kraftstoff: Diesel, Betriebsland: Deutschland (Referenzszenario), Herstellungsland Batterie: EU (Referenzszenario), Entwicklung Strommix: Dynamisch

<sup>4)</sup> Parameterset: Jahr der Anschaffung: 2040, Nutzungsdauer: 10 Jahre, Jahresleistung: 15.000 km, Kraftstoff: Diesel mit 70% E-Diesel Beimischung, Betriebsland: Deutschland (Referenzszenario), Herstellungsland Batterie: EU (Referenzszenario), Entwicklung Strommix: Dynamisch

## Wichtige Schlussfolgerungen aus den Untersuchungen:

- Technologien müssen hinsichtlich ihrer realen CO<sub>2</sub>-Emissionen ganzheitlich über den LCA-Ansatz bewertet werden.
- BEV und ICEV liegen heute in praxisüblichen Szenarien und perspektivisch bei den CO<sub>2</sub>-Gesamtbilanzen auf relativ ähnlichem Niveau.
- Bei der weiteren Gestaltung der klimapolitischen Strategien und Regularien sind alle zielkonformen Technologien im Bereich der individuellen Mobilität zu berücksichtigen.
- Synthetische E-Fuels müssen als eine wesentliche Lösungsoption für die Klimaziele u.a. bei den europäischen Flottengrenzwerten anrechenbar werden.



Die Studie und das Berechnungstool zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Gesamtbilanz mit individuell auswählbaren Parametersets sind verfügbar unter [www.uniti.de](http://www.uniti.de)

## UNITI – Verbandsportrait

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V. besteht seit 1927. Er bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen und repräsentiert rund 90 Prozent des organisierten Mineralölmittelstandes in Deutschland.

Täglich kommen etwa 4,5 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder beliefern 115 Bundesautobahntankstellen und betreiben fast 6.100 Straßentankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 75 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Die Marktanteile der Verbandsmitglieder betragen bei Diesel- und Ottokraftstoffen über 40 Prozent, beim Autogas rund 42 Prozent.

Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Mittlerweile gehören auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom zu ihrem Sortiment.

Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent.

Die über 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Stand: Dezember 2019



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.



Hier geht's zum E-Fuels-Video:



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.

# UNITI informiert

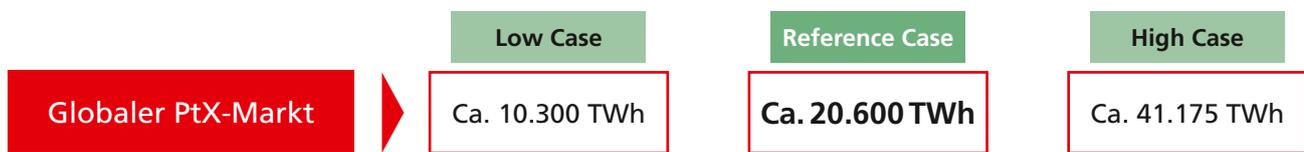
Mit E-Fuels: Arbeitsplätze sichern  
und neue schaffen!



Deutschland ist Technologieführer bei der Herstellung von effizienten Verbrennungsmotoren, Elektrolyse- und Synthesenanlagen. Mit dem Einstieg in die weltweite E-Fuels-Produktion kann dieser Technologievorsprung gehalten und ausgebaut werden. Dies sichert Arbeitsplätze und schafft neue.

## Es wartet ein riesiger neuer Weltmarkt auf deutsche und europäische Ingenieursprodukte!

- Die Klimabeschlüsse und der weltweit steigende Energiebedarf werden zu einer globalen Nachfrage nach CO<sub>2</sub>-neutralen E-Fuels<sup>(1)</sup> führen.
- Nach Expertenschätzungen kann das globale Nachfragepotenzial nach E-Fuels in 2050 schnell **20.000 TWh** betragen.<sup>(2)</sup>
- Diese erhebliche Nachfrage führt zu einem großen Kapazitäts- und Investitionsbedarf in PtX-Produktionsanlagen (H<sub>2</sub>-Elektrolyse- + Synthesetechnologien).



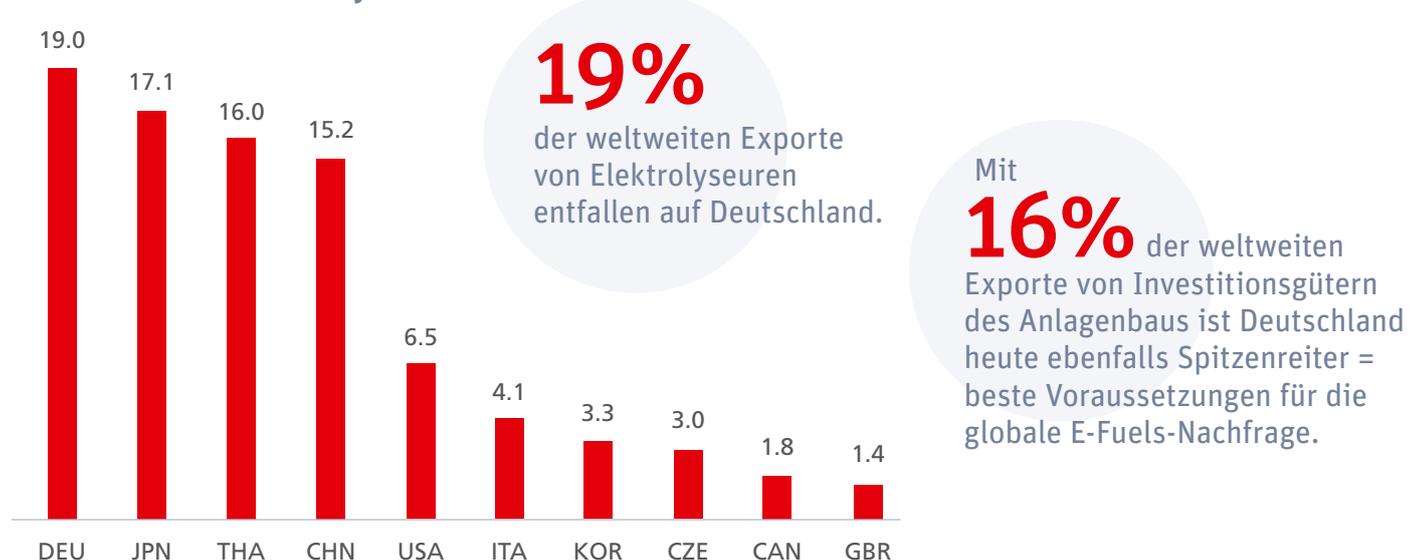
<sup>(1)</sup> E-Fuels oder „Power-to-X“ (PtX) sind klimaneutrale, auf erneuerbarem Strom basierende flüssige (PtL) oder gasförmige (PtG) Energieträger.

<sup>(2)</sup> Berechnungen von Frontier Economics auf Basis u.a. von OECD/IEA „World Energy Outlook 2016“ (New Policies Szenario)

## (Noch) ist Deutschland führend im internationalen Technologiewettbewerb!

- Heute nimmt Deutschland bei den E-Fuels-Technologien weltweit eine Spitzenposition ein.
- Aufgrund des weltweiten E-Fuels-Nachfragepotenzials ist zu erwarten, dass der internationale Wettlauf zunehmen wird:
  - um die effizientesten E-Fuels-Produktionsanlagen und
  - um die weltweit effizientesten Standorte zur Solar- und Windkraftnutzung.

### Weltmarktanteile Elektrolyseure



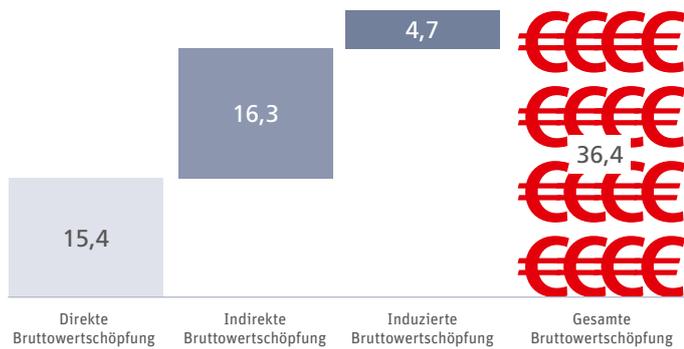
Quelle: UN (2018), eigene Berechnungen des Institutes der Deutschen Wirtschaft, Köln.

Hinweis: Weltmarktanteil Deutschlands bei Elektrolyseuren und Investitionsgütern des Anlagenbaus langjährig bis heute auf stabilem Niveau.

# 36,4 Mrd. Euro zusätzliche jährliche Wertschöpfung für die deutsche Wirtschaft durch die Produktion und den Export von PtX-Anlagen.

## Wertschöpfungseffekte durch den Export von Anlagen zur PtX-Produktion

Angaben in Mrd. Euro



**36,4** Mrd. Euro zusätzliche Wertschöpfung pro Jahr

**1,1%-Punkte** Erhöhung des deutschen BIP durch die Wertschöpfungseffekte.

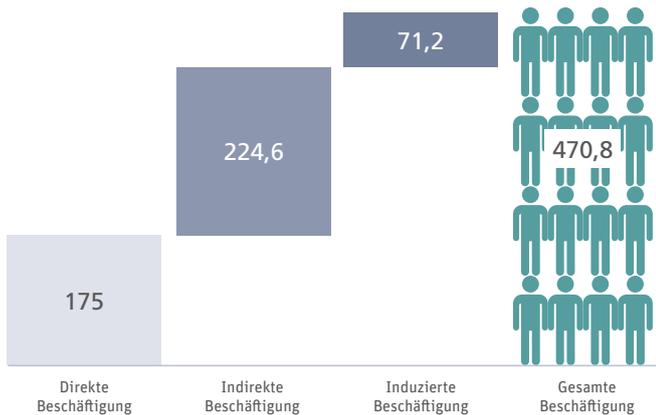
Quelle: Destatis (2018), OECD (2018), UN (2018), WIOD (2016), eigene Berechnungen des Institutes der Deutschen Wirtschaft, Köln.

Hinweis: PtX Weltmarkt: Reference Case

# Bis zu 470.800 neue Arbeitsplätze könnten dadurch insgesamt in Deutschland entstehen.

## Beschäftigungseffekte durch den Export von Anlagen zur PtX-Produktion

Angaben in tausend Beschäftigte



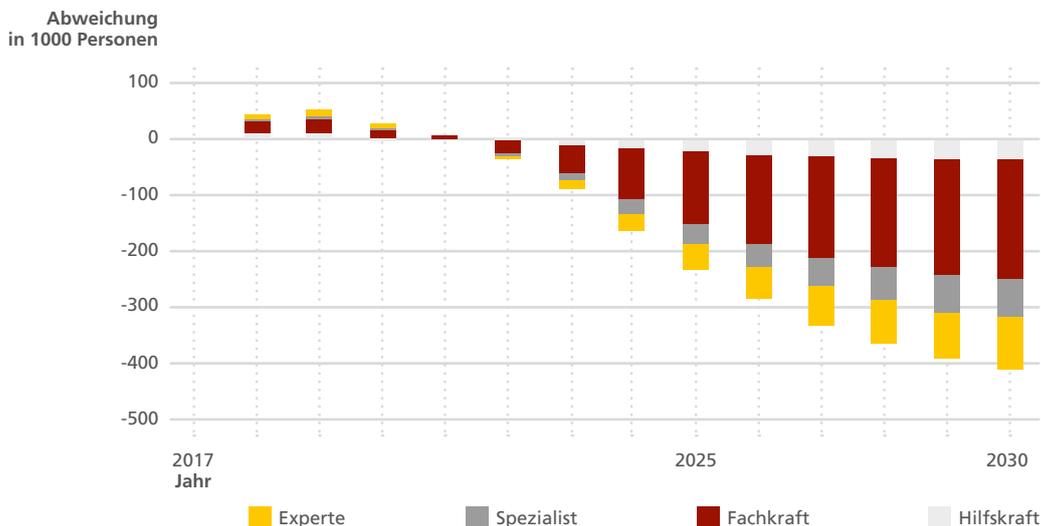
**470.800** neue innovative Arbeitsplätze mit Zukunft

Quelle: Destatis (2018), OECD (2018), UN (2018), WIOD (2016), eigene Berechnungen des Institutes der Deutschen Wirtschaft, Köln.

Hinweis: PtX Weltmarkt: Reference Case

## Die andere Seite:

# Umstellung auf E-Mobilität gefährdet 410.000 Arbeitsplätze.



BERICHT JANUAR 2020  
1. ZWISCHENBERICHT ZUR STRATEGISCHEN PERSONALPLANUNG UND -ENTWICKLUNG IM MOBILITÄTSSEKTOR  
ARBEITSGRUPPE 4

Beschäftigungsentwicklung im Szenario 10 Millionen Elektrofahrzeugneuzulassungen bis 2030, Abweichungen zum Referenzszenario (QuBe-Basis-szenario) in 1.000 Personen



Studie verfügbar unter  
[www.uniti.de/aktuelle-studien](http://www.uniti.de/aktuelle-studien)



Zwischenbericht verfügbar unter  
[www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/berichte](http://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/berichte)

## UNITI – Verbandsportrait

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. besteht seit 1927. Er bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen und repräsentiert rund 90 Prozent des organisierten Mineralölmittelstandes in Deutschland.

Täglich kommen etwa 4,5 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder beliefern 115 Bundesautobahntankstellen und betreiben rund 6.000 Straßentankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 75 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Die Marktanteile der Verbandsmitglieder betragen bei Diesel- und Ottokraftstoffen über 40 Prozent, beim Autogas rund 42 Prozent.

Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Mittlerweile gehören auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom zu ihrem Sortiment.

Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent.

Die über 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Stand: Mai 2020



UNITI Bundesverband  
 mittelständischer  
 Mineralölunternehmen e. V.



Jägerstraße 6 · 10117 Berlin · T. +49 30 755 414-300  
 F. +49 30 755 414-366 · [www.uniti.de](http://www.uniti.de) · [info@uniti.de](mailto:info@uniti.de)

Hier geht's zum E-Fuels-Video:



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.

# UNITI informiert

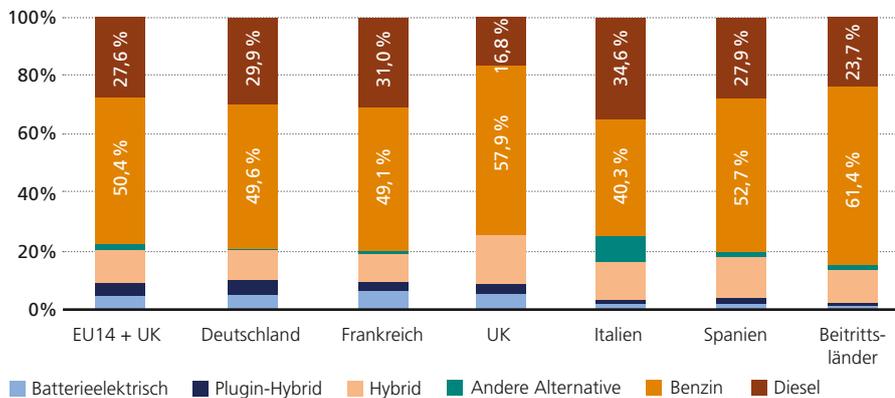
Synthetische Kraftstoffe:  
Wertschöpfungs- und Arbeits-  
marktpotenziale für Europa



## Synthetische Kraftstoffe mit großem Potenzial für Klimaschutz und Wertschöpfung

- Aus grünem Strom hergestellte synthetische Kraftstoffe (so genannte E-Fuels) können einen **wesentlichen Beitrag leisten, weltweit die Treibhausgasemissionen, vor allem im Verkehr und Wärmemarkt, zu reduzieren.**
- Produziert aus Wasserstoff und CO<sub>2</sub> mittels erneuerbar erzeugten Stroms, lassen sich die **flüssigen Energieträger CO<sub>2</sub>-neutral in Verbrennungsmotoren einsetzen.** Dieser Prozess wird als Power-to-Liquid (PtL) bezeichnet.
- CO<sub>2</sub>-neutrale flüssige Kraftstoffe bieten einen **großen Wirkhebel zur Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz, da sie sich im bestehenden Fuhrpark einsetzen lassen.**
- In den 27 EU-Mitgliedsstaaten gibt es derzeit rund **249 Mio. Pkw**, nur rund 0,5 Prozent davon werden rein batterieelektrisch (BEV) angetrieben. 99,5 Prozent hingegen haben einen Verbrennungsmotor.
- Schon eine **fünfprozentige Beimischung CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe** würde über den Wirkhebel des Pkw-Bestands in Deutschland klimabilanziell in etwa einem gesamten Pkw-Neulassungsjahrgang entsprechen, der nur aus batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen besteht, welche ausschließlich mit erneuerbar erzeugtem Strom betrieben werden.

Marktanteile verschiedener Antriebskonzepte an den Neuzulassungen in den ersten drei Quartalen 2020



Quelle: ACEA, 2020. Berechnungen des IW Köln 2021, Grafik: UNITI e. V.

Das Ziel der **vollständigen CO<sub>2</sub>-Neutralität** ist also nur mit dem **Einsatz größerer Mengen synthetischer Kraftstoffe** erreichbar.

Für die Produktion synthetischer Kraftstoffe sind **umfangreiche Investitionen in Anlagen** zur Erzeugung von erneuerbarem Strom und dessen Umwandlung in flüssige Energieträger (PtL) notwendig. Diese Anlagen werden zu einem **großen Teil in Deutschland und Europa entwickelt und hergestellt.**

## Institut der Deutschen Wirtschaft benennt PtX-Wertschöpfungspotenziale

**PtX<sup>1</sup>-Markt im Jahr 2050 entspricht der Hälfte des heutigen Rohölmarktes.**

Daraus sind folgende Werte erreichbar:

Berechnungen auf Basis weltweiter Energienachfrageprognosen (OECD/IEA)



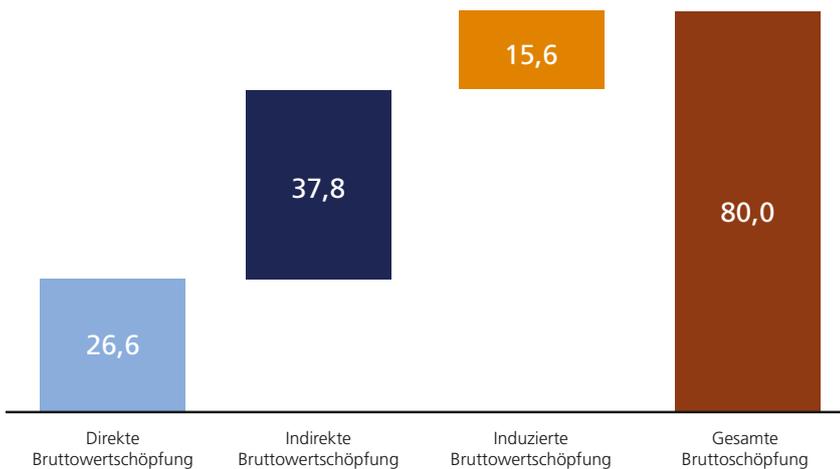
Quelle: Bothe et. al. (2018), Grafik: UNITI e. V.

<sup>1</sup>PtX umfassen flüssige (PtL), aber auch gasförmige synthetische Energieträger PtH<sub>2</sub>, PtG)

## Positive Effekte auf Wertschöpfung und Beschäftigung in der EU

- **Volkswirtschaftliche Effekte der Nachfrageerhöhung** nach PtX-Anlagen lassen sich durch die heutigen Vorleistungsverflechtungen abschätzen (Zulieferer, Transport, Herstellung).
- **Eine jährliche Investitionsnachfrage von 215 Mrd. €** könnte erhebliche direkte, indirekte und induzierte Wertschöpfungssteigerungen bewirken.
- **Rund 80 Mrd. Euro** jährlich zusätzlicher **Bruttowertschöpfung** in der EU würden durch den Export von Maschinen- und Anlagen zur PtX-Produktion entstehen.

Wertschöpfungseffekte der Investitionsgüterproduktion in Milliarden Euro (Referenzszenario PtX-Weltmarkt)



Die EU erhält die Chance, sich als führender Anbieter nachhaltiger PtX-Technologien zu positionieren. Doch obwohl sich der Weltmarkt für Elektrolyseure zur Erzeugung von Wasserstoff in den letzten 20 Jahren bereits verdoppelt hat, fand das Wachstum bislang größtenteils außerhalb Europas statt. Damit sich das ändert, müssen die entsprechenden Investitionen so bald wie möglich getätigt werden!

Quelle: Eurostat (2020), OECD (2020), UN (2020) OECD (2018); eigene Berechnungen, Grafik: UNITI e. V.

## 1,2 Millionen neue Arbeitsplätze mit PtX in Europa!

Neben der Wertschöpfung würde der Export von PtX-Anlagen für einen **erheblichen Beschäftigungseffekt** sorgen. Es würden 350.000 neue Jobs direkt entstehen. Gut **600.000 Beschäftigte** kämen zur Erstellung der Vorleistungen und deren Zuliefernetzwerke hinzu. Weitere rund 250.000 zusätzliche Erwerbstätige sind durch den Ge-

samteffekt inklusive der durch die zusätzliche Konsumnachfrage ausgelösten Beschäftigungseffekte zu erwarten. **Insgesamt würden 1,2 Mio. neue Jobs durch Produktion und Export von Maschinen und Anlagen in Europa generiert werden.**

## Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte außerhalb der EU - E-Fuels machen die überragenden weltweiten EE-Potenziale nutzbar

- **Günstige Produktionspotenziale** für die PtX-Produktion bestehen angesichts der hohen Verfügbarkeit von Wind, Sonne und Fläche an Standorten außerhalb Europas, beispielsweise in Nordafrika und im Nahen Osten, oder in Australien und Patagonien. **Über 346.000 hochproduktive Arbeitsplätze** können bereits an PtX-Produktionsstandorten entstehen, die nur ein Fünftel des weltweiten PtX-Nachfragepotenzials bedienen! Dadurch ergeben sich **neue Zukunftsperspektiven** für diese Regionen.
- Die **wirtschaftliche Stärkung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien** in den potenziellen PtX-Produktionsländern könnte zudem wichtige Impulse für die Entwicklung **ressourcenschonender und CO<sub>2</sub>-neutraler Energieversorgungssysteme** in diesen Ländern setzen.

## Für den Hochlauf von PtX bedarf es geeigneter Rahmenbedingungen. Dazu zählen vor allem:

- Die **Förderung** von europäischen und außereuropäischen **Energieprojekten** in Form von Energiepartnerschaften zum Aufbau einer wasserstoffbasierten Energiewirtschaft.
- Weiterentwicklung der nationalen und europäischen **Wasserstoffstrategie** hinsichtlich des **Imports von PtX-Energieträgern**.
- Die **Anrechenbarkeit CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe** bei den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten der EU.
- Die innovative **Neugestaltung der Energiebesteuerung** im Verkehrssektor, z. B. mit Berücksichtigung einer CO<sub>2</sub>-Preiskomponente.
- Eine **technologie- und anwendungsoffene Ausgestaltung** der europäischen **Erneuerbaren-Energien-Richtlinie**.
- Die **Anerkennung flüssiger und gasförmiger PtX-Energieträger** als Erneuerbare Energie im Wärme- und Gebäudesektor.



Die Studie ist verfügbar unter  
[www.uniti.de](http://www.uniti.de).

## UNITI – Verbandsportrait

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V. besteht seit 1927. Er bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen und repräsentiert rund 90 Prozent des organisierten Mineralölmittelstandes in Deutschland.

Täglich kommen etwa 3 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder beliefern 115 Bundesautobahntankstellen und betreiben rund 6.000 Straßentankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 75 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Die Marktanteile der Verbandsmitglieder betragen bei Diesel- und Ottokraftstoffen über 40 Prozent, beim Autogas rund 42 Prozent.

Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Mittlerweile gehören auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom zu ihrem Sortiment.

Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent.

Die über 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Stand: Januar 2022



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.

Jägerstraße 6 · 10117 Berlin · T. +49 (0)30 755 414-300  
F. +49 (0)30 755 414-366 · [www.uniti.de](http://www.uniti.de)

# UNITI informiert

E-Fuels nur im Flugverkehr –  
ist das technisch und  
wirtschaftlich sinnvoll?



## Wie kann der Luftverkehr zukünftig CO<sub>2</sub>-neutral werden?

**CO<sub>2</sub>-neutrale, synthetische Flüssigkraftstoffe (E-Fuels) sind in der Luftfahrt alternativlos für die nicht-fossile, CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität, denn eine Elektrifizierung ist technisch und wirtschaftlich unmöglich.**

**Politiker aller Parteien sind daher für den Einsatz von E-Fuels im Flugverkehr.**

**Sowohl technische als auch wirtschaftliche Gründe sprechen allerdings dagegen, synthetische Kraftstoffe ausschließlich für den Flugverkehr herzustellen und einzusetzen.**

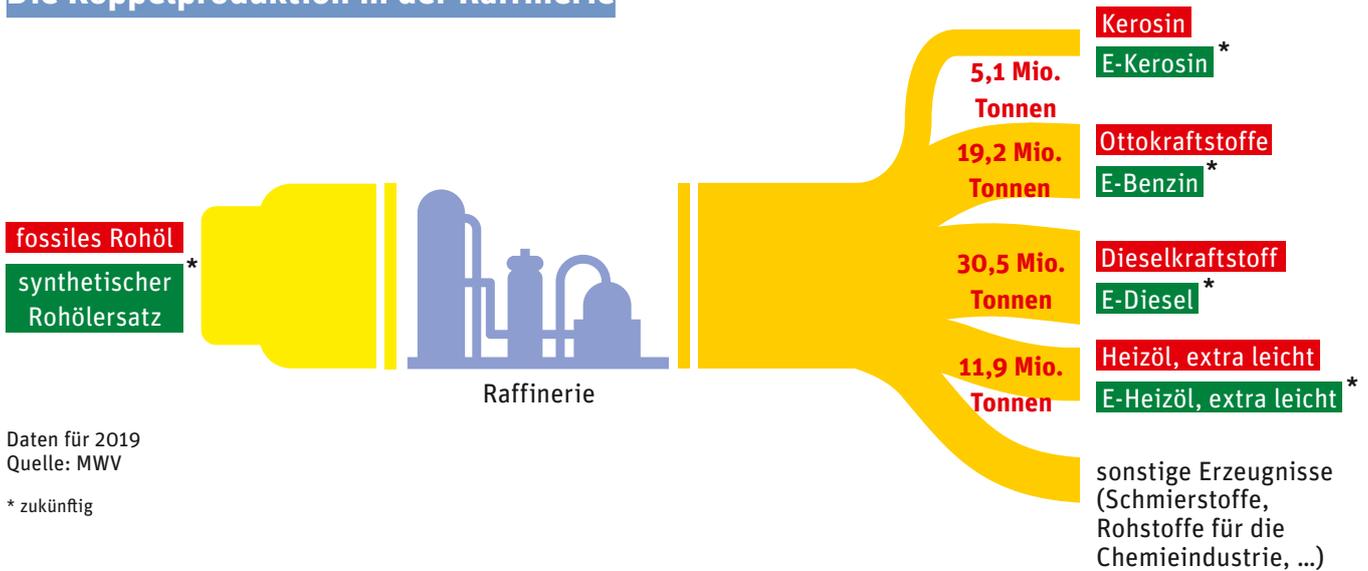
## Technische Gründe: Kraftstoffe sind Koppelprodukte

- Kraftstoffe werden in der so genannten Koppelproduktion hergestellt, d.h. bei ihrer Erzeugung fallen in Raffinerien zwangsläufig verschiedene Kraftstoffe und andere Erzeugnisse an, vor allem Diesel- und Ottokraftstoff sowie Kerosin. Das gilt, ganz gleich ob fossiles Rohöl (Crude) als Basis verwendet wird oder synthetischer Rohölersatz (E-Crude).
- Der Anteil von Kerosin an den Koppelprodukten, den man bei der Verarbeitung fossilen Rohöls in einer Raffinerie erhält, beträgt zurzeit in Deutschland zwischen 5 und 10 Prozent. Bei der Verarbeitung von E-Crudes lässt sich der Anteil von E-Kerosin am Mix der synthetischen Koppelprodukte erhöhen – um wie viele Prozentpunkte exakt, hängt von den gewählten Weiterverarbeitungsschritten der Fischer-Tropsch-Produkte ab. Bei völlig neuen Anlagen, die speziell zur Herstellung von E-Kerosin gebaut werden, kann eventuell die E-Kerosin Ausbeute nennenswert gesteigert werden. Die notwendige Technik ist sehr aufwändig und teuer, entsprechende Anlagen sind noch nicht im Bau. In jedem Fall wird auch E-Kerosin immer nur eines unter vielen – dann ebenfalls synthetischen – Endprodukten des Verarbeitungsprozesses in der Raffinerie sein.

## Wirtschaftliche Gründe: Alle Koppelprodukte müssen vermarktbar sein

- Die hohe Wettbewerbsintensität im internationalen Flugverkehr sorgt bei Luftfahrtunternehmen für eine große Sensibilität bzgl. der Kerosinpreise. Da Kerosin im internationalen Luftverkehr nicht besteuert wird, erhöhen steigende Kerosinpreise die Kosten für die Unternehmen prozentual sehr stark. Die Luftfahrtunternehmen würden das Tanken in preisgünstigere Regionen verlagern.
- Für den Absatz fossiler Kraftstoffe gibt es einen stabilen Markt mit weltweiter Nachfrage. Bei synthetischen Kraftstoffen führen dagegen die bislang noch vergleichbar höheren Kosten in Anlagen zur Synthese der E-Crudes dazu, dass sie für die Luftfahrtunternehmen teurer sind und damit im unregulierten Wettbewerb de facto unverkäuflich wären.
- Eine möglichst kostengünstige Herstellung von E-Kerosin wäre nur erreichbar, wenn die gesamte Palette an im Raffinerieprozess gewonnenen Koppelprodukten im Markt abgesetzt werden kann. Dafür braucht es geeignete regulatorische Rahmenbedingungen.
- Im Straßenverkehr ist dagegen – anders als in der Luftfahrt – eine hohe Zahlungsbereitschaft vorhanden. Dieser würde von einer verbindlichen E-Fuel Beimischungsquote für den gesamten Verkehr ebenfalls erfasst, was für eine ausreichend hohe und stabile Nachfrage nach synthetischen Kraftstoffen sorgen würde. Investitionen in Anlagen zur industriellen Produktion von synthetischen Rohölersatz würden damit angereizt; sinkende Produktionspreise u. a. für E-Kerosin wären die Folge.

## Die Koppelproduktion in der Raffinerie



## E-Kerosin, E-Diesel sowie E-Benzin sind miteinander verbundene Koppelprodukte

- Im Jahr 2019 wurden in deutschen Raffinerien rund 5,1 Mio. Tonnen Kerosin hergestellt. Damit konnte der inländische Absatz rund zur Hälfte gedeckt werden. Im Rahmen dieser Koppelproduktion wurden des Weiteren 30,5 Mio. Tonnen Dieseldkraftstoff und 19,2 Mio. Tonnen Ottokraftstoff erzeugt. Das deckt die jährliche Nachfrage in Deutschland nach Ottokraftstoff vollständig und nach Dieseldkraftstoff zu rund vier Fünfteln ab.
  - Bei der Herstellung nach dem Fischer-Tropsch-Verfahren, der für den deutschen Markt benötigten Menge an E-Kerosin, fielen im Rahmen der Koppelproduktion E-Diesel und E-Benzin in Umfängen an, die ausreichen würden, um auch den Straßenverkehr in Deutschland CO<sub>2</sub>-neutral zu gestalten.
- Schon aus einem technisch unvermeidbaren Effekt der Herstellung von E-Kerosin erwächst damit die Chance, den Bestand in Deutschland von rund 58 Mio. Fahrzeugen (Pkw, Lkw, Busse, Baumaschinen, landwirtschaftliche Fahrzeuge, etc.), bei dem allein die PKW zu über 99 Prozent von Verbrennungsmotoren angetrieben werden, beim Erreichen der ambitionierten Klimaziele mit einzubeziehen.
- Es müssen aber geeignete regulatorische Rahmenbedingungen geschaffen werden, um den Hochlauf der E-Fuels als Kraftstoffe für den Verkehr am Land, auf dem Wasser und in der Luft zu ermöglichen.

→ **E-Kerosin und E-Diesel sowie E-Benzin sind miteinander verbundene Koppelprodukte – sowohl technisch in der Herstellung als auch in der wirtschaftlichen Vermarktung.**

→ **Wer E-Fuels im Luftverkehr will, muss E-Fuels auch im Straßenverkehr zulassen.**

→ **Die Nichtanerkennung von E-Fuels im Straßenverkehr erschwert E-Fuels im Luftverkehr!**

→ **Ein CO<sub>2</sub>-neutraler Flugverkehr wird damit blockiert.**

## UNITI – Verbandsportrait

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. besteht seit 1927. Er bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen und repräsentiert rund 90 Prozent des organisierten Mineralölmittelstandes in Deutschland.

Täglich kommen etwa 3 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder beliefern 115 Bundesautobahntankstellen und betreiben rund 6.000 Straßentankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 75 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Die Marktanteile der Verbandsmitglieder betragen bei Diesel- und Ottokraftstoffen über 40 Prozent, beim Autogas rund 42 Prozent.

Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Mittlerweile gehören auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom zu ihrem Sortiment.

Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent.

Die über 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Stand: Juni 2021



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e.V.

Jägerstraße 6 · 10117 Berlin · T. +49 (0)30 755 414-300  
F. +49 (0)30 755 414-366 · [www.uniti.de](http://www.uniti.de)



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.

# UNITI informiert

Warum die Elektromobilität  
Europa spaltet

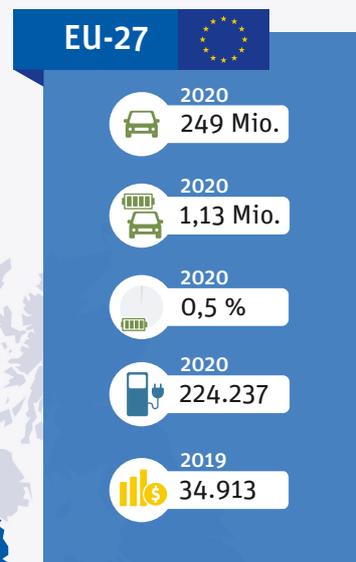


# E-Mobilität spaltet Europa!

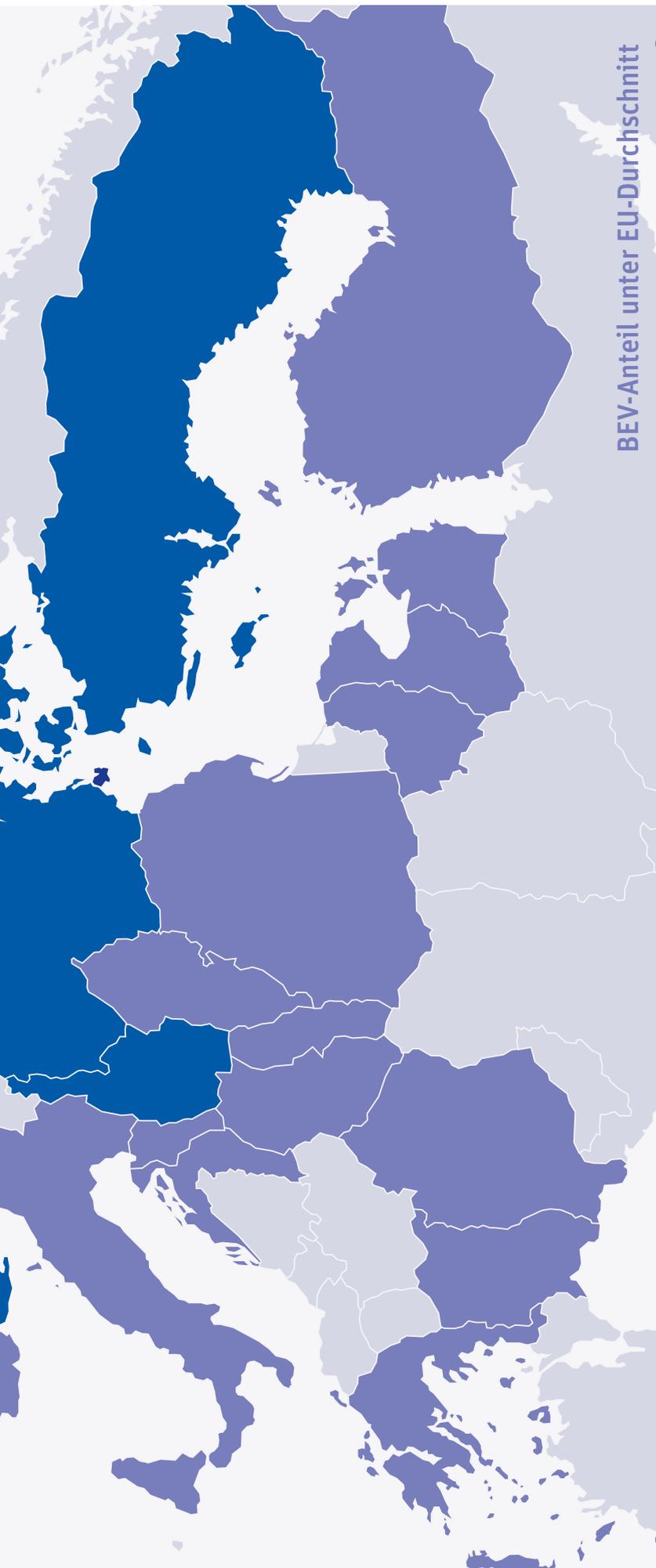
In den 27 EU-Mitgliedsstaaten gibt es rund 249 Mio. Pkw, nur rund 0,5 Prozent davon werden rein batterieelektrisch (BEV) angetrieben. 99,5 Prozent hingegen haben einen Verbrennungsmotor. BEV spielen nahezu ausschließlich in den wirtschaftlich starken Staaten Nord- und Mitteleuropas überhaupt eine Rolle mit mehr als 0,5 Prozent Anteil am Pkw-Bestand. Nicht nur, dass in Süd- und Osteuropa kaum rein batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge anzutreffen sind, es ist auch nahezu keine Ladeinfrastruktur vorhanden. Rund 70 Prozent der in der EU öffentlich zugänglichen Ladesäulen befinden sich in den Niederlanden, Frankreich und Deutschland. Diese drei Länder machen aber nur ca. 23 Prozent der Fläche der EU aus. Die Spaltung Europas in Sachen Elektromobilität droht damit, zukünftig noch größer zu werden! Denn gerade in den vielen Staaten Süd- und Osteuropas, die oft wirtschaftlich schwächer als die wenigen vergleichsweise wohlhabenden Staaten im Norden und in der Mitte der EU aufgestellt sind, scheint fraglich, ob sich die Menschen ein E-Auto leisten können oder auch ein ausreichendes Netz an öffentlich zugänglichen Ladesäulen aufgebaut werden kann.



BEV-Anteil über EU-Durchschnitt



BEV-Anteil unter EU-Durchschnitt



Land	2020 Anzahl von Pkw	2020 Anteil von reinen Elektroautos (BEV)	2020 Öffentlich zugängliche Ladesäulen*	2019 BIP/Kopf in USD
<b>Bulgarien</b>	1 Tsd.	0,1 %	195	8.992
<b>Estland</b>	2 Tsd.	0,2 %	424	22.268
<b>Finnland</b>	10 Tsd.	0,3 %	3.728	47.356
<b>Griechenland</b>	1 Tsd.	0,0 %	334	20.178
<b>Italien</b>	55 Tsd.	0,1 %	13.381	32.745
<b>Kroatien</b>	1 Tsd.	0,1 %	670	14.158
<b>Lettland</b>	1 Tsd.	0,1 %	314	16.915
<b>Litauen</b>	2 Tsd.	0,2 %	179	18.632
<b>Polen</b>	7 Tsd.	0,0 %	1.691	15.254
<b>Rumänien</b>	6 Tsd.	0,1 %	502	11.883
<b>Slowakei</b>	2 Tsd.	0,1 %	924	18.608
<b>Slowenien</b>	4 Tsd.	0,3 %	747	24.910
<b>Spanien</b>	45 Tsd.	0,2 %	8.173	29.303
<b>Tschechien</b>	7 Tsd.	0,1 %	1.200	21.597
<b>Ungarn</b>	6 Tsd.	0,2 %	1.295	16.113
<b>Zypern</b>	0,3 Tsd.	0,1 %	70	20.282

- In nur 11 von 27 EU-Mitgliedsstaaten liegt der Anteil von rein batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen (BEV) im Bestand höher als 0,5 Prozent. Nur die wohlhabenden Länder Niederlande, Schweden und Dänemark schaffen den Sprung über die Ein-Prozent-Marke.
- Gerade in den wirtschaftlich schwächeren Staaten Süd- und Osteuropas tendiert der Anteil der BEV gegen Null. Darunter fallen auch bevölkerungsreiche Länder wie Spanien, Italien und Polen.
- Es ist fraglich, ob sich die einkommensschwache Bevölkerung in den Ländern Süd- und Osteuropas mit niedrigem BIP/Kopf den teuren Umstieg auf E-Autos leisten kann.
- Die für die E-Mobilität notwendige Ladeinfrastruktur ist nur in wenigen wohlhabenden Ländern der Europäischen Union in ausreichender Zahl und Dichte vorhanden, um auch nur den bestehenden BEV-Fuhrpark zu versorgen. So sind rund 70 Prozent der öffentlich zugänglichen Ladesäulen innerhalb der EU in den Niederlanden, Frankreich und Deutschland zu finden.
- Gerade in großen Flächenstaaten Süd- und Osteuropas ist nahezu keine Ladeinfrastruktur vorhanden. Der Aufbau eines Netzes an öffentlich zugänglichen Ladesäulen würde viele Milliarden Euro kosten und diese Länder wirtschaftlich überfordern.

## E-Fuels als die Lösung, um die Spaltung Europas beim Autofahren zu verhindern:

- Mit CO<sub>2</sub>-neutralen E-Fuels könnten die knapp 248 Mio. Pkw mit Verbrennungsmotor in der gesamten Europäischen Union ohne technische Anpassungen oder Umrüstungen CO<sub>2</sub>-neutral angetrieben werden.
- Die auf EU-Ebene geführten Diskussionen über mögliche pauschale „Verbrenner-Verbote“ sind nicht zielführend, denn es ist nicht der Verbrennungsmotor, der darüber entscheidet, ob ein Fahrzeug CO<sub>2</sub>-neutral unterwegs ist oder nicht, sondern der verwendete Kraftstoff. Mit E-Fuels könnten alle Verbrenner CO<sub>2</sub>-neutral betrieben werden.
- Mit E-Fuels könnten auch die Autofahrer in den wirtschaftlich schwächeren Staaten der EU die Möglichkeit zur bezahlbaren individuellen Automobilität behalten und dabei einen unverzichtbaren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Gleichzeitig würde die öffentliche Hand der Länder entlastet, denn der Aufbau einer teuren Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität wäre damit unnötig.

## UNITI – Verbandsportrait

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V. repräsentiert rund 90 Prozent des Mineralölmittelstandes in Deutschland und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen. Täglich kommen über drei Millionen Kunden an die rund 6.000 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Rund 70 Prozent der freien Tankstellen und rund 40 Prozent der Straßentankstellen sind bei UNITI organisiert. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Stand: Juli 2021



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.



Jägerstraße 6 · 10117 Berlin · T. +49 30 755 414-300  
F. +49 30 755 414-366 · [www.uniti.de](http://www.uniti.de) · [info@uniti.de](mailto:info@uniti.de)

Hier geht's zum E-Fuels-Video:

# UNITI informiert

Warum nur mit E-Fuels  
der weltweite Straßenverkehr  
CO<sub>2</sub>-neutral gestaltet werden  
kann



# E-Mobilität weltweit

## E-Mobilität spielt global betrachtet bislang keine Rolle

Nur 0,5 Prozent der Kfz weltweit sind reine Elektrofahrzeuge (BEV), 99,5 Prozent verfügen dagegen über einen Verbrennungsmotor. Selbst in wirtschaftlich entwickelten Ländern hat die E-Mobilität nur eine geringe Bedeutung. So liegt der Anteil reiner Elektrofahrzeuge in der EU bei 0,5 Prozent, in den USA bei 0,8 Prozent und in China bei 1,2 Prozent. In diesen drei Märkten werden 90 Prozent der Elektroautos abgesetzt. In vielen sich entwickelnden, aber bevölkerungsreichen Regionen der Welt, wie Südamerika, Afrika und weiten Teilen Asiens, spielt die E-Mobilität gar keine Rolle.

### Weltweit

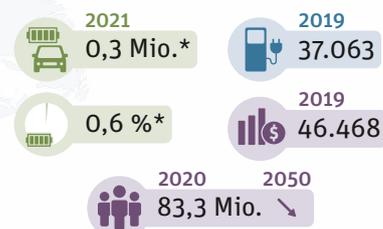


\* Rechengrundlage: 1.282.270.000 Kfz weltweit, aktuellster Stand: 2017/2015; BEV-Bestand 2020

### Nordamerika (USA + Kanada)



### Deutschland

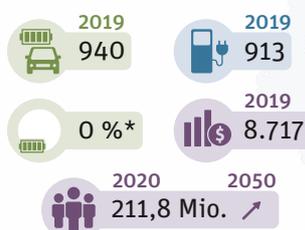


\* Bestand am 1. Januar 2021

### USA

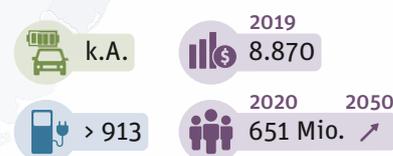


### Brasilien



\* Gerundet

### Mittel- und Südamerika





Anzahl von reinen Elektroautos (BEV)



BIP/Kopf in USD



Öffentlich zugängliche Ladesäulen



Anteil von reinen Elektroautos (BEV)\*

\* am gesamten PKW-Bestand



2020 2050  
Bevölkerung ↗↘\*

\* steigend/gleich/absteigend

## Europa



2019  
1,7 Mio.



2019  
26.332\*\*



ca. 0,6 %\*



2020 2050  
747 Mio.\*\* ↘

\* Rechengrundlage Bestand 2019/ 1,7 Mio. BEV-Bestand in EU+UK+EFTA+Türkei; \*\* inkl. Russland

## EU-27



2020  
1,1 Mio.



2019  
214.200



0,5 %



2019  
30.431



2020 2050  
448 Mio. ↘

## Asien



2019  
> 548.129



2019  
7.259



2020 2050  
4,6 Mrd. ↗

## China



2019  
2,6 Mio.



2019  
515.908



1,2 %



2019  
10.217



2020 2050  
1,4 Mrd. →

## Japan



2019  
152 Tsd.



2019  
30.394



0,2 %



2019  
40.247



2020 2050  
126 Mio. ↘

## Indien



2019  
11,2 Tsd.



2019  
1.827



0,1 %



2019  
2.100



2020 2050  
1,4 Mrd. ↗

## Afrika



k.A.



2019  
1.881



> 67\*



2020 2050  
1,3 Mrd. ↗

\* Afrika & Naher Osten

## Australien



2020  
< 21 Tsd.



2020  
ca. 2.300



< 0,1 %\*



2019  
55.057



2020 2050  
25,8 Mio. ↗

\* Berechnung Bestand Pkw 15 Mio. und Bestand E-Autos

## Die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr erfordert Lösungen, die überall auf der Welt funktionieren

- Die Elektromobilität zeigt sich in den Fahrzeugbeständen weiterhin nur in Teilen Nordamerikas und Europas sowie in wenigen Ländern Asiens. Und selbst dort liegen die Anteile der BEV oft nur im Promillebereich.
- In vielen sich entwickelnden, bevölkerungsreichen Regionen der Welt, wie Südamerika, Afrika und weiten Teilen Asiens, spielt die E-Mobilität bislang gar keine Rolle. Das Fehlen auch nur von Ansätzen einer Ladeinfrastruktur sowie von grünem Ladestrom schließt aus, dass sich das absehbar ändert.
- Flüssige Kraftstoffe dagegen sind bereits heute in allen Regionen der Welt kostengünstig verfügbar und verbraucherfreundlich nutzbar.
  - Angesichts dessen sollte es also vor allem darum gehen, Verbrennungsmotoren rasch CO<sub>2</sub>-neutral zu machen.
  - Der Klimawandel ist eine globale Herausforderung, für die es einer globalen Lösung bedarf, die überall auf der Welt funktioniert. E-Fuels bieten genau das. Sie ermöglichen es, die rund 1,3 Mrd. Kraftfahrzeuge in sämtlichen Gegenden der Welt CO<sub>2</sub>-neutral anzutreiben. Nur so können wirklich alle Länder und Regionen in die Anstrengungen um die Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen einbezogen werden.
  - Die Bundesregierung sollte die Defossilisierung des Straßenverkehrs technologieoffener als bislang angehen und das Erreichen der Klimaziele als globale Herausforderung verstehen, die man nur mit einer global wirkenden Lösung erfolgreich meistern kann. Deutschland sollte sich auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene für einen raschen Markthochlauf der E-Fuels einzusetzen.

## UNITI – Verbandsportrait

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V. bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen. Er repräsentiert rund 90 Prozent des organisierten Mineralölmittelstandes in Deutschland.

Täglich kommen mehr als 3 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder beliefern 115 Bundesautobahntankstellen und betreiben fast 6.000 Straßentankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit etwa 3.900 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 80 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Die Marktanteile der Verbandsmitglieder betragen bei Diesel- und Ottokraftstoffen über 40 Prozent, beim Autogas rund 42 Prozent.

Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom gehören zu ihrem Sortiment. Überdies betreiben die Mitglieder flächendeckend Tanklager in Deutschland und tragen so zur Versorgungssicherheit bei.

Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent. UNITI repräsentiert auch einen großen Teil der mittelständischen Erzeuger und Vertreiber von Additiven.

Die über 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Stand: Juni 2021



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.



# Studienübersicht

**DBFZ** **Fraunhofer UMSICHT** **prognos**  
Wir geben Orientierung.

Endbericht

## STATUS UND PERSPEKTIVEN FLÜSSIGER ENERGIETRÄGER IN DER ENERGIEWENDE

Eine Studie der Prognos AG, des Fraunhofer-Instituts für Umwelt-, Sicherheits- und Energietechnik UMSICHT und des Deutschen Biomasseforschungszentrums DBFZ



**frontier economics**

## DER EFFIZIENZBEGRIFF IN DER KLIMAPOLITISCHEN DEBATTE ZUM STRASSENVERKEHR

Ein gesamtheitlicher Ansatz für die Effizienzbewertung von Technologien

Oktober 2020



**frontier economics**

## DIE CO2-GESAMTBILANZ FÜR ANTRIEBSTECHNOLOGIEN IM INDIVIDUALVERKEHR HEUTE UND IN ZUKUNFT

LEBENSZYKLUSANALYSEN ALS BASIS FÜR ZIELFÜHRENDE KLIMAPOLITIK UND REGULARIEN

November 2019



**iW** **frontier economics**

## SYNTHETISCHE ENERGIETRÄGER – PERSPEKTIVEN FÜR DIE DEUTSCHE WIRTSCHAFT UND DEN INTERNATIONALEN HANDEL

Eine Untersuchung der Marktpotentiale, Investitions- und Beschäftigungseffekte

24. September 2016



**iW**

Drittmittelfinanzierte Expertisen



## IW-Gutachten Synthetische Kraftstoffe: Potenziale für Europa

Klimaschutz- und Wertschöpfungseffekte eines Hochlaufs der Herstellung strombasierter flüssiger Energieträger  
Manuel Fritsch, Thomas Puls, Thilo Schaefer

Auftraggeber:  
IWO Institut für Wärme und Mobilität e. V.  
MEW Mittelsächsische Energiewirtschaft Deutschland e.V.  
UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V.

Köln, März 2021

Die Studien sind abrufbar unter:  
[www.uniti.de](http://www.uniti.de)



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.

Jägerstraße 6 · 10117 Berlin · T. +49 30 755 414-300  
F. +49 30 755 414-366 · [www.uniti.de](http://www.uniti.de) · [info@uniti.de](mailto:info@uniti.de)

Stand: Januar 2022