



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.

Berlin, 23. Juni 2022

## Pressemitteilung

---

### **UNITI: T&E wirft mit neuem irreführenden CO<sub>2</sub>-Emissionsvergleich Nebelkerzen**

**Die Lobbyorganisation „Transport & Environment“ resümiert in einem heute veröffentlichten Papier, Autos mit E-Fuels seien weit weniger umweltfreundlich als Elektroautos. Eine erste sachliche Analyse entlarvt das Dokument jedoch als faktenferne Meinungsmache.**

UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. kritisiert ein neues Papier der Lobbyorganisation Transport & Environment. UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn: „Es scheint, T&E geht es damit weniger um eine sachliche Gegenüberstellung der CO<sub>2</sub>-Emissionsbilanzen E-Fuels betriebener Fahrzeuge mit batterieelektrischen, als vielmehr um einseitige und kaum objektive Meinungsmache mit Blick auf die Positionierung Deutschlands im EU-Ministerrat bzgl. eines Verbrennerverbots und der Anrechnung von E-Fuels im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung.“

#### **Bereits wesentliche Grundannahme ist falsch**

Die T&E-Analyse enthält eine ganze Reihe von Punkten, die bereits einer ersten kritischen Prüfung nicht standhalten. Schon die Grundprämisse des Papiers, wonach E-Fuels in Europa und damit mit dem europäischen Strommix hergestellt werden sollen, welcher auch fossile Anteile enthält und was ihre CO<sub>2</sub>-Bilanz verschlechtern würde, ist falsch. Denn E-Fuels sollen nicht in Europa, sondern vor allem in wind- und sonnenreichen Potentialregionen wie etwa Australien oder Südamerika ausschließlich mit grünem Strom hergestellt werden. „Ein Vergleich der CO<sub>2</sub>-Bilanzen, der bereits diesen Basisfakt nicht beachtet, ist unsinnig“, so Elmar Kühn von UNITI.

#### **Wunschdenken und Schönrechnerei**

Davon abgesehen enthält das T&E-Papier weiteres Wunschdenken und Schönrechnerei der batteriebetriebenen Elektromobilität:

So wird etwa in einem Best-Case-Szenario mit einem Wert von 30 g CO<sub>2</sub>/kWh in der Gesamtbilanz der batterieelektrischen Fahrzeuge gerechnet. Dieser Wert wird für Schweden im Jahr 2030 prognostiziert. Die Skandinavier sind bereits heute ein europäisches Musterland in Sachen Erneuerbare Energien, eine Übertragbarkeit etwa auf Staaten Osteuropas scheint fraglich.

Es gilt als unwahrscheinlich, dass Batterien für die E-Mobilität zukünftig in Europa gefertigt werden, wie T&E in ihren Berechnungen suggeriert. Aktuell stammen die Akkus für E-Autos vor allem aus China, wo die CO<sub>2</sub>-Intensität für eine kWh Strom im Mix derzeit bei rund 550 g liegt - was der E-Mobilität die CO<sub>2</sub>-Bilanz in einer Lebenszyklusanalyse absehbar gehörig verhagelt.

Verkürzte Betrachtungen zugunsten der E-Mobilität finden sich unter anderem bei den Vorkettenemissionen. So werden bei den E-Fuels dabei auch der Bau von Anlagen zu ihrer Produktion sowie der Windräder und der Solarpaneele für die Erzeugung des Grünstroms in die CO<sub>2</sub>-Gesamtbilanz einbezogen, bei der batterieelektrischen Mobilität wird von T&E dagegen lediglich die Batterieerzeugung in der Rechnung erfasst.

Transport & Environment bedient sich für ihre Prognosen zur zukünftigen Verfügbarkeit und damit verbunden den möglichen Beimischungsanteilen von CO<sub>2</sub>-neutralen E-Fuels in fossilen Kraftstoffen einer Studie von CONCAWE. Deren Szenario betrachtet allerdings lediglich europäische Produktionsstandorte. E-Fuels-Importe von außereuropäischen Potentialregionen, die den Regelfall darstellen würden, wurden von CONCAWE ausdrücklich nicht einbezogen.

### **Taschenspielertricks und Nebelkerzen, auf die die Politik nicht hereinfallen sollte**

Elmar Kühn von UNITI resümiert: „T&E wirft in der Diskussion um die Zukunft des Verbrennungsmotors weiter fleißig Nebelkerzen, auf die die politischen Entscheidungsträger bitte nicht hereinfallen sollten. Und letztlich wird es T&E auch mit allen Taschenspielertricks nicht gelingen, den Fakt wegzurechnen, dass synthetische E-Fuels die einzige Möglichkeit bieten, den Bestand von 1,4 Mrd. Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotor weltweit CO<sub>2</sub>-neutral anzutreiben und diese Fahrzeuge in die Klimaschutzbemühungen mit einzubeziehen.“

UNITI hat bereits im Jahr 2019 eine wissenschaftlich fundierte Studie zur CO<sub>2</sub>-Gesamtbilanz für Antriebstechnologien im Individualverkehr heute und in Zukunft vorlegt, die [hier](#) abrufbar ist.

### **Über UNITI:**

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. Rund 70 Prozent der freien Tankstellen und rund 40 Prozent der Straßentankstellen sind bei UNITI organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Ebenso zum Verband zählen die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

### **Pressekontakt:**

Alexander Vorbau, M.A.

Leiter Kommunikation

Tel.: (030) 755 414-520

E-Mail: [vorbau@uniti.de](mailto:vorbau@uniti.de)

UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V.