



UNITI Bundesverband
mittelständischer
Mineralölunternehmen e. V.

UNITI informiert

12 wichtige Fakten zum Diesel

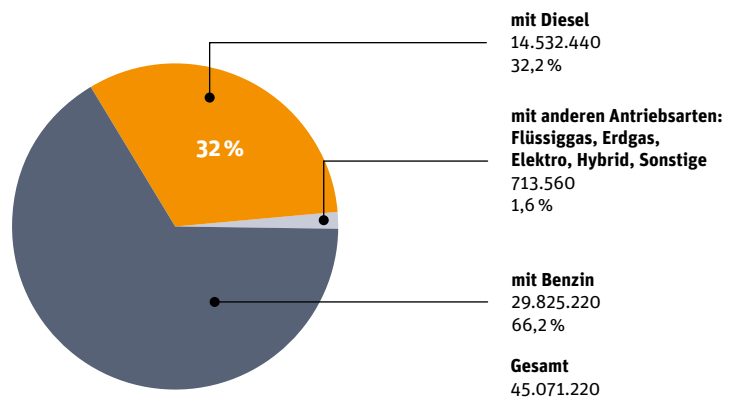


Verkehrspolitische Bedeutung des Diesels in Deutschland

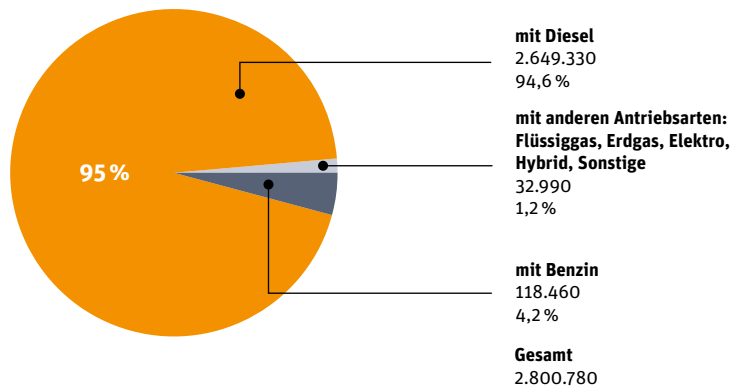
Ohne Diesel ist moderne Mobilität kaum denkbar.

Fakt 1: Ein Drittel der Pkw in Deutschland sind Diesel.

Fast ein Drittel der Autofahrer vertraut der bewährten Dieselsechnologie; mehr als **14,5 Millionen der zugelassenen Personenkraftwagen** sind mit Dieselmotoren ausgestattet.



Quelle: Kraftfahrtbundesamt; Zahlen für 2016



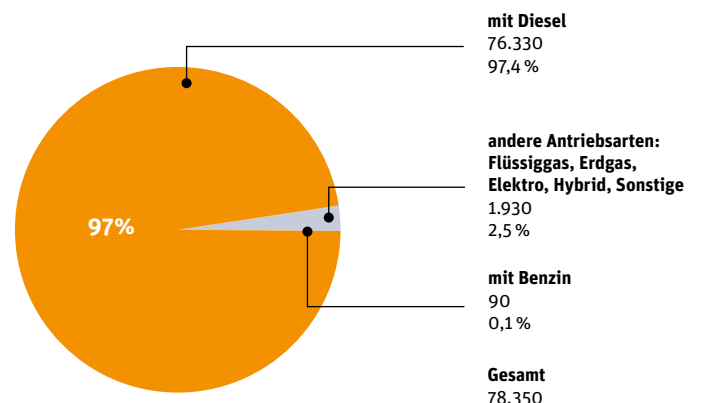
Quelle: Kraftfahrtbundesamt; Zahlen für 2016

Fakt 2: 95 Prozent aller Lkw in Deutschland sind Diesel.

Im **Schwerlastverkehr** wird fast ausschließlich auf den Diesel gesetzt; rund **2,6 Millionen Lastkraftwagen** sind mit Dieselmotoren unterwegs. Das entspricht einem Anteil von rund **95 Prozent**.

Fakt 3: 97 Prozent aller Busse in Deutschland sind Diesel.

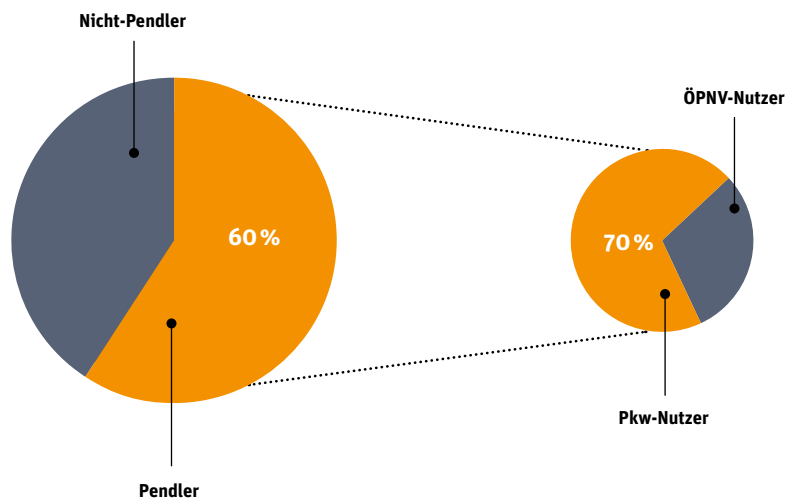
Bei den **Kraftomnibussen** ist der Dieselanteil mit rund **97 Prozent** am höchsten; über **76.000 dieselbetriebene Busse** werden im Nah- und im Fernverkehr eingesetzt.



Quelle: Kraftfahrtbundesamt; Zahlen für 2016

Fakt 4: Pendler sind auf das Auto angewiesen.

Über **18 Millionen Bürger** in Deutschland **pendeln** zur Arbeit; Tendenz steigend. Davon nutzen rund **70 Prozent** den **Pkw**; und wer den Pkw nicht nutzt, setzt auf den öffentlichen Personennahverkehr. Dabei ist der **dieselbetriebene Bus** das Mittel der Wahl, gerade auf dem Land, wo es an gut ausgebauten Schienenwegen mangelt.



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR); Zahlen für 2016, Statistisches Bundesamt; Zahlen für 2013

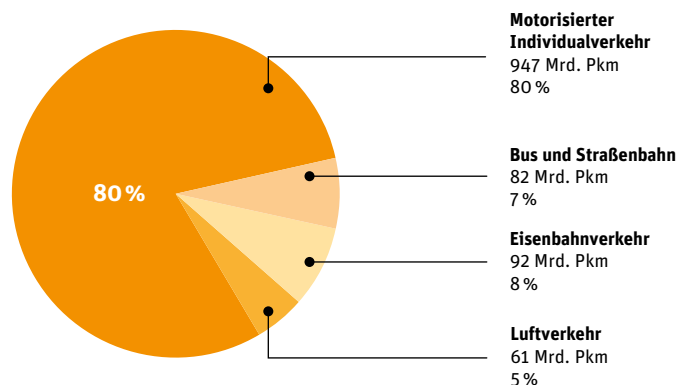
Im öffentlichen Personennahverkehr werden rund **35.000 Linienbusse** eingesetzt. Auch diese werden mehrheitlich mit Diesel betrieben.

Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Zahlen für 2017

Fakt 5: Das Auto ist das Verkehrsmittel Nr. 1.

Während in **Städten** der Anteil von Pkw rund 49 Prozent am Verkehrsaufkommen ausmacht, liegt er in **ländlichen Gebieten** bei rund 62 Prozent. Dieser „Modal Split“ wird anhand der in Deutschland zurückgelegten Personenkilometer noch deutlicher.

Quelle: Statistisches Bundesamt 2013



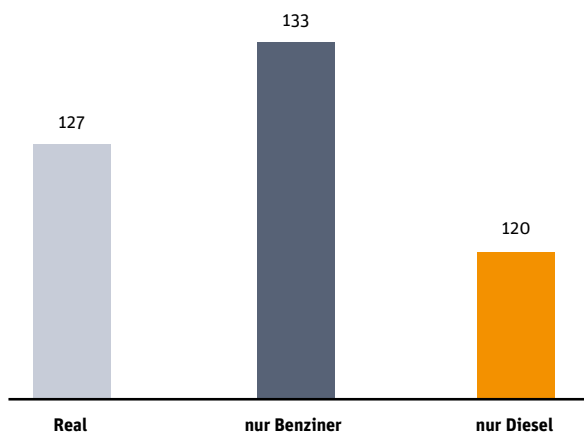
Quelle: Statistisches Bundesamt; Zahlen für 2015

Umwelt und Klima

Mehr Diesel bedeutet weniger Kohlenstoffdioxid und damit mehr Klimaschutz.

Fakt 6: Dieselfahrzeuge senken den CO₂-Ausstoß.

Der **Wirkungsgrad** von Dieselmotoren ist bis zu 15 Prozent höher als der von Ottomotoren. Führen mehr Autos mit Diesel, gäbe es einen geringeren Ausstoß von Kohlenstoffdioxid (CO₂): Wären alle 3,4 Millionen im Jahr 2016 neu zugelassenen Pkw in Deutschland Dieselfahrzeuge gewesen, hätten sich bei einer jährlich Laufleistung von 15.000 Kilometern je Fahrzeug insgesamt **rund 648.000 Tonnen CO₂ sparen** lassen. Das entspräche dem **jährlichen CO₂-Ausstoß einer Großen Mittelstadt** von 70.000 Einwohnern.

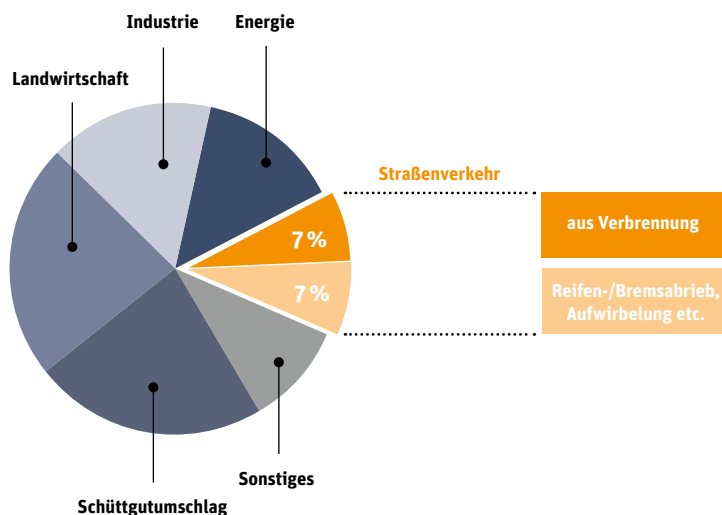


2016 lag der durchschnittliche CO₂-Ausstoß aller Neuwagen in Deutschland bei rund 127 g/km bei einem Dieselanteil von rund 46 Prozent. Wären alle Neuwagen Benziner, stiegen die CO₂-Emissionen merklich. Ersetzte man dagegen die 54 Prozent Benziner durch Diesel, läge der durchschnittliche CO₂-Ausstoß bei rund 120 g/km und damit fünf Prozent geringer.

Quelle: VDA, Zahlen für 2016

Fakt 7: Nur 7 Prozent des Feinstaubs sind auf den Motor zurückzuführen.

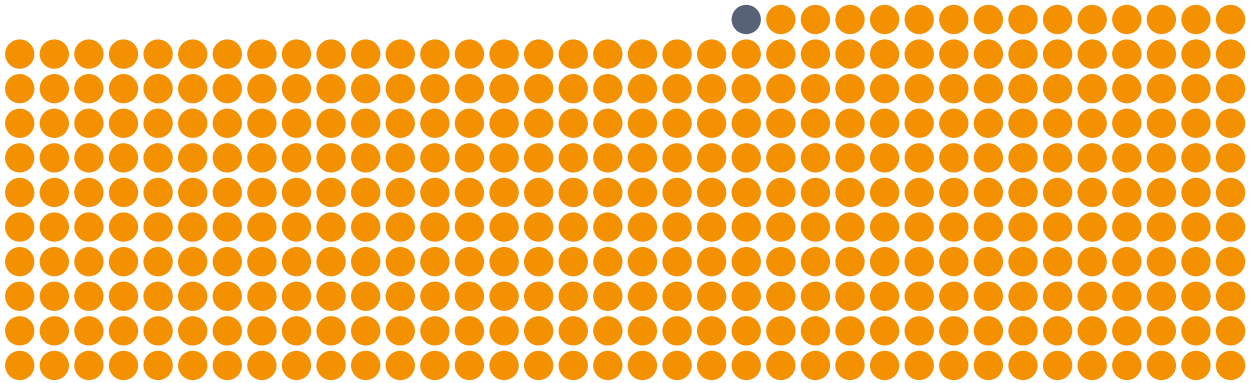
Die **Quellen des Feinstaubs** in Deutschland sind **vielfältig**. Den größten Anteil machen Schüttgut, Landwirtschaft und Industrieprozesse aus. Nur 14 Prozent des Feinstaubs werden vom Verkehr verursacht, davon stammt nur die Hälfte aus der motorischen Verbrennung. Der Abrieb von Reifen und Bremsen sowie die Aufwirbelung durch den Verkehr bilden die andere Hälfte. Deshalb produzieren auch E-Autos Feinstaub.



Quelle: Umweltbundesamt; Zahlen für 2016

Fakt 8: Feinstaubgrenzwerte werden zu 99,73 Prozent eingehalten.

Deutschland setzt sehr hohe Umweltstandards und hat dementsprechend **viele Messstationen** für die Ermittlung von Feinstaub in verkehrsstarken Innenstädten errichtet. **Nur an einer** der 375 Messstationen in Deutschland wurde der Tagesgrenzwert in 2017 häufiger überschritten als erlaubt. Das entspricht einem Anteil von nicht einmal einem Prozent.

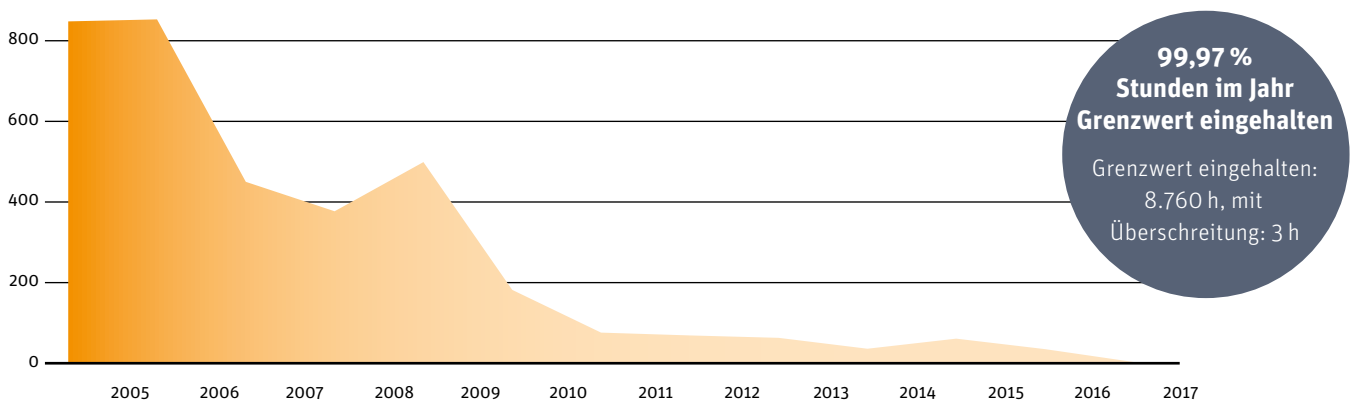


Quelle: Umweltbundesamt (UBA); Zahlen für 2017

Moderne Dieselmotoren stoßen immer **weniger Feinstaub** aus; moderne Rußpartikelfilter bei Dieselfahrzeugen, künftig auch bei Fahrzeugen mit Benzinmotoren, verringern die Feinstaubemissionen zusätzlich. Werden hochmoderne CO₂-neutrale flüssige Kraftstoffe (**E-Fuels**) eingesetzt, ist der Ausstoß kaum noch messbar.

Fakt 9: NO_x-Emissionen sind stark rückläufig.

Der **Ausstoß von Stickstoffoxiden (NO_x)** im Straßenverkehr hat seit 1990 **um 70 Prozent abgenommen**. Über das Jahr gesehen ist NO_x von Dieselfahrzeugen zu vernachlässigen; in der als hochbelastet geltenden Großstadt Stuttgart (Messstation „Am Neckartor“) wurde 2017 nur für drei Stunden im Jahr, das sind **0,03 Prozent der Jahresstunden**, der Grenzwert überschritten.

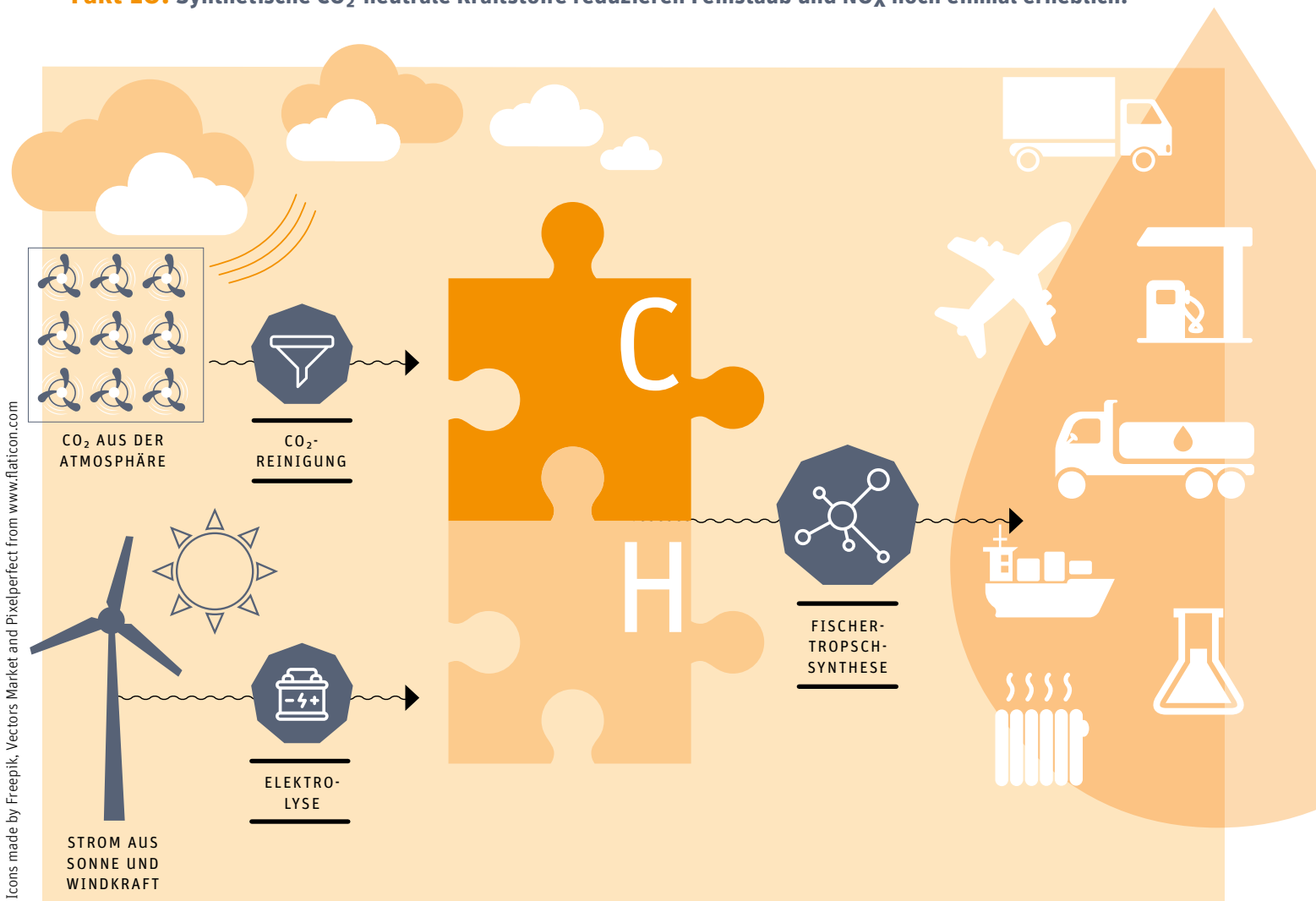


Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, Abteilung Stadtklimatologie; Zahlen für 2017

Die Entwicklung zeigt: Die ohnehin anspruchsvollen **NO_x-Grenzwerte der EU werden immer besser eingehalten**. Möglich machen das neue Technologien wie der **SCR-Katalysator** und die Zugabe von **AdBlue®**, eine Wasser-Harnstoff-Lösung, mit denen sich Stickstoffoxide nach Angaben des Umweltbundesamtes um **bis zu 95 Prozent** reduzieren lassen. Zudem gilt es zu bedenken, dass nicht sämtliche Stickstoffoxide von Dieselfahrzeugen herrühren.

E-Fuels – saubere Zukunft für den Verbrenner

Fakt 10: Synthetische CO₂-neutrale Kraftstoffe reduzieren Feinstaub und NO_x noch einmal erheblich.

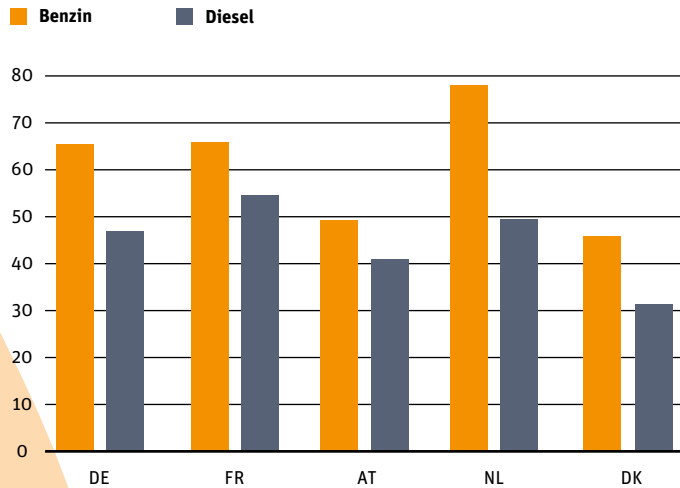


Mit E-Fuels stehen die Kraftstoffe der Zukunft in den Startlöchern. Diese CO₂-neutralen flüssigen Kraftstoffe werden aus erneuerbaren Energien erzeugt und können schon heute den herkömmlichen Kraftstoffen beigemischt werden – bis zu 100%.

E-Fuels sind leicht speicherbar, haben eine hohe Energiedichte und können dadurch das Speicherproblem bei der Gewinnung von Strom aus erneuerbaren Quellen lösen. Bei der Verbrennung von E-Fuels entstehen deutlich weniger Stickoxide und Feinstaubemissionen als bei herkömmlichen Kraft- und Brennstoffen. E-Fuels sind bei ihrem Einsatz treibhausgasneutral und vereinen dazu noch alle Vorzüge herkömmlicher flüssiger Energieträger: beste Speicherbarkeit, kurze Tankdauer, hohe Reichweite der Fahrzeuge, gewohnter Tankvorgang.

Steuern und Wettbewerb

Fakt 11: Es gibt keine Diesel-Subvention.

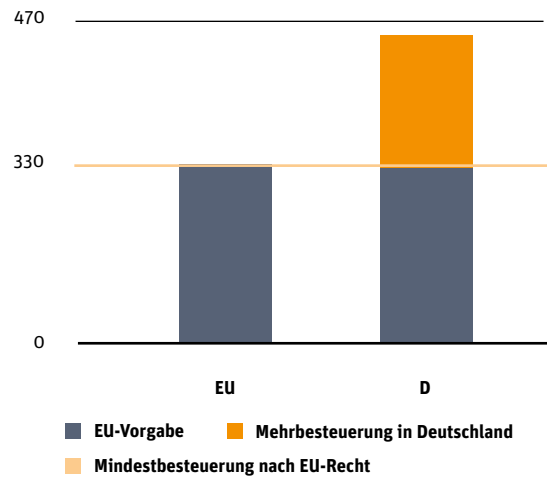


Quelle: Umweltbundesamt; Zahlen für 2016

Der Diesel beschert dem deutschen Fiskus Einnahmen von rund **20 Milliarden Euro** im Jahr. Hier von einer Subvention zu sprechen, ist schlicht irreführend und verdreht die Tatsachen.

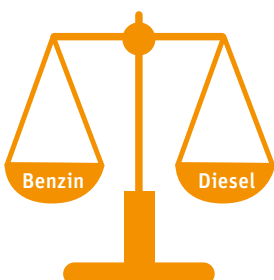
In den europäischen Ländern ist die unterschiedliche Besteuerung von Diesel und Benzin gängige Praxis. **Dabei wird Diesel in Deutschland deutlich höher besteuert als nach EU-Recht erforderlich.** Der Mindest-Energiesteuerbetrag für Diesel liegt in der Europäischen Union bei rund 330 Euro je 1.000 Liter, in Deutschland dagegen bei rund 470 Euro je 1.000 Liter. Das sind rund 42 Prozent mehr!

Mindeststeuerbetrag für Diesel in Euro je 1.000 Liter



EU-Energiesteuerrichtlinie 2003/96/EG, Anhang I

Fakt 12: Dieselfahrer zahlen eine höhere Kfz-Steuer.



Oft wird vergessen: Besitzer von Dieselfahrzeugen zahlen eine **höhere Kfz-Steuer**. So hat ein typischer Pkw-Fahrer, der 12.000 Kilometer im Jahr unterwegs ist, mit seinem Diesel-Pkw die gleiche finanzielle Belastung wie ein Pkw-Fahrer, der die gleiche Strecke mit seinem Benzinfahrzeug zurücklegt. Wollte man also die Steuern auf Diesel anheben, müsste gleichzeitig die Kfz-Steuer für Dieselfahrer gesenkt werden.

UNSERE GRUNDSÄTZE



ZUKUNFT

UNITI **gestaltet** den Energiemarkt aktiv, um diesen mit **Mut** zur **Veränderung** für seine Mitglieder weiterzuentwickeln.

KOMPETENZ

UNITI entwickelt das vorhandene **Fachwissen** ständig weiter, bringt aktiv **Innovationen** für seine Mitglieder auf den Weg und sucht **Partnerschaften**.

UNABHÄNGIG

UNITI sucht in **Fairness** die **Kooperation** mit allen Branchenteilnehmern, mit dem Ziel, die Branche **voranzubringen**.

NACHHALTIGKEIT

UNITI sichert durch **Nachhaltigkeit** die **Werte** und das Erreichte seiner Mitglieder.

ZIELSTREBIG

Alle UNITI-Mitarbeiter sind fokussiert, engagiert und motiviert mit dem Ziel „**Energie bewegt uns**“ tätig.

VERPFLICHTUNG

UNITI arbeitet im Sinne seiner Mitglieder **ehrlich, offen und loyal** als deren Interessenvertreter.

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 Mineralölmittelstandes in Deutschland.

Täglich kommen etwa 4,5 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder beliefern 120 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 etwa 1.300 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Stand: Februar 2018



UNITI Bundesverband
mittelständischer
Mineralölunternehmen e. V.

