



UNITI Bundesverband
mittelständischer
Mineralölunternehmen e.V.

Berlin, 21. Juni 2021

Pressemitteilung

Synthetische Kraftstoffe ausschließlich im Flugverkehr? Technisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll!

UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. begrüßt, dass Bundeskanzlerin Angela Merkel den Ausbau von „grünem Kerosin“ fordert, mit dem der Flugverkehr CO₂-neutral gestaltet werden könnte. Gleichzeitig weist UNITI darauf hin, dass sowohl technische als auch wirtschaftliche Gründe allerdings dagegensprechen, synthetische Kraftstoffe ausschließlich für den Flugverkehr herzustellen und einzusetzen.

Ohne E-Fuels im Straßenverkehr, keine E-Fuels in der Luftfahrt

Klimaneutrale, synthetische Flüssigkraftstoffe (E-Fuels) sind in der Luftfahrt alternativlos für die nicht-fossile, CO₂-neutrale Mobilität, denn eine Elektrifizierung ist hier nahezu ausgeschlossen. Folgerichtig sprechen sich daher Politiker aller Parteien für den Einsatz von E-Fuels im Flugverkehr aus. „Dabei muss aber jedem klar sein, dass E-Fuels in der Luftfahrt ohne E-Fuels auch im Straßenverkehr aus technischen und wirtschaftlichen Gründen keinen Sinn machen“, sagt UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn.

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 so genannten Fischer-Tropsch-Produkte ab. Bei völlig neuen Anlagen, die speziell zur Herstellung von E-Kerosin gebaut werden, kann eventuell die Ausbeute an E-Kerosin 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“, fasst Kühn zusammen.

Wirtschaftliche Gründe: Alle Koppelprodukte müssen vermarktbar sein

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. UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn erläutert: „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 – anders als in der Luftfahrt mit ihrer großen internationalen Wettbewerbsintensität und starken Preissensibilität – 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.

Geeignete regulatorische Rahmenbedingungen als Voraussetzung für Hochlauf

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 klimaneutral zu gestalten. Elmar Kühn: „Schon aus einem technisch unvermeidbaren Effekt der Herstellung von E-Kerosin erwächst damit die Chance, den Bestand in Deutschland von rund 58 Mio. Kraftfahrzeugen, bei dem allein die PKW zu über 99 Prozent von Verbrennungsmotoren angetrieben werden, beim Erreichen der ambitionierten Klimaziele mit einzubeziehen.“ Kühn fordert daher: „Es müssen 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.“

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. 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. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder 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 zählen die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei etwa 50 Prozent. 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

UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V.