



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.

Berlin, 04. Januar 2022

## Pressemitteilung

---

### UNITI: T&E-Bericht zu E-Fuels unseriös und nicht fachlich fundiert

**UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. weist einen Bericht der Lobbyorganisation Transport & Environment (T&E) als unseriös zurück, in dem das Emissionsverhalten synthetischer Kraftstoffe (E-Fuels) als negativ beurteilt wird. Aus UNITI-Sicht lassen die Tests keinerlei Aussagen über E-Fuels zu, denn es handelte es sich bei den untersuchten Kraftstoffen um eigens angemischte Testflüssigkeiten, die die Kraftstoffnorm nicht erfüllen. Zudem wurden Testergebnisse eines Prüflabors falsch wiedergegeben. Das Prüflabor hat sich bereits deutlich von der T&E-Interpretation distanziert.**

#### Aussagen zum Emissionsverhalten unseriös

Im ersten Teil der T&E-Publikation „Magic green fuels: Why synthetic fuels in cars will not solve Europe’s pollution problems“ steht das Emissionsverhalten von E-Fuels im Fokus, das negativ beurteilt wird. Zwar würden bei ihrer Verbrennung im Vergleich zu fossilem Benzin und Diesel unter anderem deutlich weniger Feinstaubpartikel sowie geringere Mengen Kohlenwasserstoffe und Aldehyde emittiert, aber mehr Kohlenstoffmonoxid und Ammoniak freigesetzt.

Das Urteil bezüglich synthetischen **Benzins** basiert auf Erkenntnissen, die T&E aus eigenen Tests gewonnen hat. E-Fuels werden gemeinhin als aus Wasserstoff und Kohlenstoffdioxid synthetisierte Kraftstoffe definiert, für deren Produktion Strom aus idealerweise Erneuerbaren Energien verwendet wird. Auch sie müssen die DIN EN 228 erfüllen, die für unverbleite Ottokraftstoffe gilt. Das beauftragte Institut nutzte dagegen laut T&E Testflüssigkeiten, die im Labor aus unterschiedlichen Komponenten zusammengemischt worden waren. Sie entsprachen in ihrem Siedeverlauf bzw. dem Verdampfungsverhalten nicht der DIN EN 228, was unmittelbare Auswirkungen auf die Abgaswerte hat. Die Ergebnisse des Versuchs von T&E haben damit keinerlei Aussagekraft bezüglich des Emissionsverhaltens von E-Benzin, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht. UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn: „Wenn Transport & Environment dennoch auf dieser Basis Aussagen zum Emissionsverhalten synthetischen Benzins trifft, kann das als unseriös bezeichnet werden.“

Bei der Bewertung des Emissionsverhaltens synthetischen **Diesels** beruft sich Transport & Environment auf die eigene Interpretation einer wissenschaftlichen Studie des Prüflabors CONCAWE. CONCAWE selbst hat in einer Mitteilung darauf reagiert und bedauert, dass im Bericht von T&E einige Ergebnisse aus seiner Studie herausgepickt und aus dem Zusammenhang gerissen wurden („cherry-picking“). Dies habe unweigerlich zu fehlerhaften Schlussfolgerungen und irreführenden Aussagen durch T&E geführt. CONCAWE stellte klar, dass es bei seiner Studie nicht E-Diesel untersucht hatte, der nach dem Fischer-Tropsch-Verfahren hergestellt worden war, sondern so genannten HVO-Diesel, also Biokraftstoff aus hydrierten Pflanzenölen. Elmar Kühn von UNITI: „Das heißt, dass eine Studie von Dritten, die von T&E ebenfalls für Aussagen zum Abgasverhalten von E-Fuels herangezogen wurde, sich laut deren

originären Autoren nicht mit E-Fuels beschäftigt hat, sondern mit HVO-Diesel. Das ist ein weiterer Beleg für die mangelnde Seriosität des Berichts.“

### **T&E liegt auch bei Effizienz, Preis und Verfügbarkeit von E-Fuels daneben**

Im zweiten Teil des Berichts beschäftigt sich T&E mit der **Effizienz**, den **Kosten** sowie der **Verfügbarkeit** von E-Fuels. In der T&E-Darstellung verlieren die synthetischen Kraftstoffe entsprechende Vergleiche mit der batterieelektrischen Mobilität.

Elmar Kühn: „Hier ist dringend geboten, die nicht fachlich fundierten Ausführungen von Transport & Environment mit Fakten zu kontrastieren.“ So ist bezüglich **Effizienz** vielmehr richtig, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die mit klimaneutralen Kraftstoffen angetrieben werden, bei einer gesamtheitlichen Effizienzbetrachtung der kompletten Wertschöpfungskette für Produktion und Nutzung ein ähnliches Ergebnis aufweisen wie batteriegetriebene Fahrzeuge. In konventionellen Effizienzanalysen, wie auch von T&E vorgenommen, bleiben vor allem standortspezifische Faktoren der Erzeugung Erneuerbarer Energien und die damit einhergehende Ertragseffizienz der erneuerbaren Stromgewinnung unberücksichtigt. E-Fuels profitieren aber davon, dass sie an internationalen Standorten mit hohen Volllaststunden aus erneuerbaren Energien hergestellt und von dort importiert werden können. Ladestrom für E-Fahrzeuge muss aufgrund von Speicher- und Transportrestriktionen nah am Ort der Verwendung erzeugt werden. Auch weitere wichtige Faktoren bleiben in konventionellen Effizienzanalysen unberücksichtigt: Dazu zählen Energieverluste beim Transport und bei der Speicherung, Ladeverluste bei batterieelektrischen Fahrzeugen sowie der Energiebedarf zur Klimatisierung der Fahrzeuge.

Die Analyse der T&E-Autoren bzgl. **Preis** und **Verfügbarkeit** beruht u.a. auf der Annahme, dass E-Fuels von Beginn an als Reinkraftstoffe am Markt angeboten würden. Diese Prämisse ist falsch und führt zu falschen Schlussfolgerungen bezüglich des Preises und der Verfügbarkeit. Korrekt wäre dagegen: E-Fuels sind Drop-in-fähig, sie würden zu Beginn nur in geringen Anteilen herkömmlichen Kraftstoffen beigemischt. Durch den Ausbau von Produktionskapazitäten würde die Verfügbarkeit rasch erhöht und gleichzeitig würden durch positive Skaleneffekte die Herstellungskosten perspektivisch deutlich gesenkt. E-Fuels wären auch in den Jahren des Markthochlaufs für den Autofahrer bezahlbar, denn ihr Beimischungsanteil würde allmählich steigen, während auf der anderen Seite die Produktionskosten stetig auf ein ökonomisch nachhaltiges Level absinken. Es ist daher davon auszugehen, dass Kraftstoffe mit E-Fuels Beimischung von Beginn an für den Autofahrer nur einige Cent je Liter teurer als rein fossile wären. Experten rechnen damit, dass die Produktionskosten in einigen Jahren auf ca. einen Euro je Liter sinken werden. Mit der Drop-in-Fähigkeit ist ein weiterer großer Vorteil der E-Fuels verbunden: Sie können im von Verbrennern dominierten Fahrzeugbestand vom Anbeginn des Markthochlaufs wirken und weisen einen besonders wirksamen Hebel für CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Verkehrssektor auf.

### **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. 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.