



IMPULS – Der UNITI-Politikbrief

April 2022



UNITI Bundesverband
mittelständischer
Mineralölunternehmen e. V.



Welche IMPULSe Sie in dieser Ausgabe erwarten:

Seit der letzten Ausgabe im August 2021 sind politisch fundamentale Änderungen eingetreten: Deutschland hat eine neue Bundesregierung, die Weltwirtschaft kämpft mit hohen und stark schwankenden Energie- und Rohstoffpreisen und Europa stellt sich erstmals nach Jahrzehnten des Friedens die Frage, wie es größere Energieunabhängigkeit von Russland erzielen kann, ohne die eigene Versorgungssicherheit und die Klimaziele zu gefährden.

Eine Abkehr vom Import fossiler Energieträger wie Kohle, Gas und Öl aus Russland ist eine der politischen Forderungen, die als Konsequenz aus der Attacke des Landes auf die Ukraine deutlich vernehmbar sind. Ein solcher Schritt wird zudem als Beitrag zum Erreichen der ambitionierten Klimaschutzziele angesehen. In der Tat können die aktuellen außenpolitischen Ereignisse und die Reaktionen darauf, sich sowohl als zusätzliche Herausforderung als auch als Beschleuniger der angestrebten Energiewende erweisen: **Erneuerbare Energien** und deren Nutzung und Anwendungsmöglichkeiten rücken noch stärker in den Mittelpunkt, als sie es bislang im Zuge der Klimaschutzdebatte schon waren. Denn diese Energien auf regenerativer Basis bieten aufgrund ihrer verschiedenen Formen die unterschiedlichsten Anwendungsmöglichkeiten:

- Als Strom aus regenerativen Quellen wie Wind, Sonne, Biomasse, Wasserkraft in allen strombasierten Anwendungen

oder

- als gasförmiger oder als flüssiger (teils synthetischer) Energieträger aus biogener oder nicht-biogener Quelle in den Bereichen Industrie, Verkehr und Gebäude.

Zwangsläufig sieht sich die Politik mit drängenden Fragen konfrontiert, die mit einer Ausrichtung des Energiesektor auf Erneuerbare Energien einhergehen:

Welchen Energiebedarf gilt es, in den kommenden Jahren und Jahrzehnten in den verschiedenen Sektoren zu decken? Genügen die heimischen Ausbaupotentiale für zukünftige Strom- und Wasserstoffbedarfe und für deren Derivate? Werden weiterhin

Energieimporte benötigt? Wie können einseitige Abhängigkeiten beendet und neue Energieimporte auf der Grundlage von Partnerschaften aufgebaut werden?

Diese Ausgabe thematisiert daher die Chancen, die der **Import synthetischer Energieträger für eine neue und bessere Energieaußenpolitik** bietet.

Weitere Themen dieser Ausgabe sind:

Nach einer ersten Umfrage zum Thema **E-Fuels** und deren Bekanntheitsgrad in der deutschen Bevölkerung zeigen weitere **forsa-Umfragen**: Die Bereitschaft, synthetische Flüssigkraftstoffe zukünftig nutzen zu wollen, ist in der Bevölkerung ungebrochen sehr hoch.

Die steigenden Energiepreise im Kraftstoffbereich haben mehrere Nachbarländer veranlasst, Gegenmaßnahmen in Form von Steuerabsenkungen u. a. auf Kraftstoffe zu treffen oder anzukündigen. Dies hat einen **Tanktourismus** aus Deutschland ausgelöst. Warum dieser mittelfristig die **Energieversorgungssicherheit** mit Kraftstoffen gefährden könnte, erfahren Sie **hier**.

Derzeit werden im Europäischen Parlament und im Rat u. a. die „Fit for 55“-Regulierungsvorschläge der EU-Kommission zur konkreten Umsetzung des europäischen „Green Deals“ verhandelt. Die **Kernforderungen von UNITI zu den aktuell auf EU-Ebene debattierten Vorschlägen** finden Sie **hier**.

Eine erste Bilanzierung der CO₂-Bilanzen in verschiedenen Sektoren zeigt auf, dass die Emissionen im Bereich Verkehr wegen zunehmender Verkehrsleistungen weiter steigen. Es braucht eine **Energie-wende bei den Kraftstoffen!**

Die Deutsche Bank Research hat kürzlich eine neue Studie veröffentlicht, die aufzeigt, dass **staatliche Wettbewerbsverzerrung**, ausgelöst meist durch einseitige Subventionierungen, **realen Klimaschutz behindern** und verteuern kann. Mehr dazu **hier**.

Wir wünschen Ihnen eine erkenntnisreiche Lektüre

RA Elmar Kühn,
Hauptgeschäftsführer

Dominik Hellriegel,
Leiter Politik

1. Aktuelle Umfrage des BMWK zeigt hohe Zustimmung zu E-Fuels

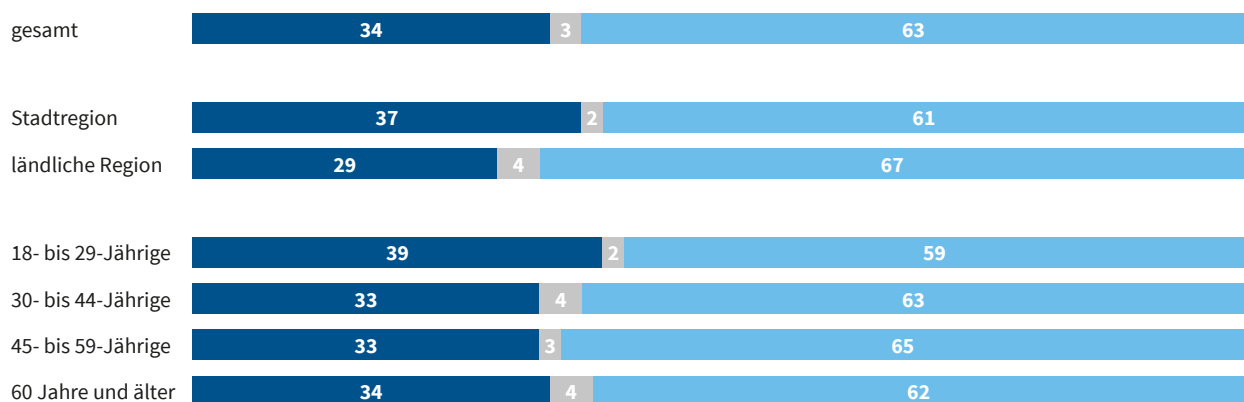
Verbraucherinnen und Verbraucher sind zu 63 Prozent der Meinung, dass ein regulatives Verbot von Verbrennern abzulehnen ist, da diese auch nach 2035 mit CO₂-neutralen synthetischen Kraftstoffen genutzt werden können.

Dies ergab eine Umfrage der Deutschen Energie-Agentur (dena) im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK).

Mehrheitliche Ablehnung eines Verbrenneraus beim Einsatz synthetischer Kraftstoffe

„Ein aktueller Gesetzesvorschlag der EU-Kommission sieht vor, dass ab dem Jahr 2035 nur noch emissionsfreie Pkw neu zugelassen werden, also keine Benziner und keine Diesel. Wie ist Ihre Meinung dazu vor dem Hintergrund, dass Benziner und Diesel auch mit umweltverträglichen synthetischen Kraftstoffen fahren können? Finden Sie das EU-weite ‚Aus‘ für Benziner und Diesel dann trotzdem gut – oder nicht gut?“

■ ja ■ weiß nicht/k.A. ■ nein



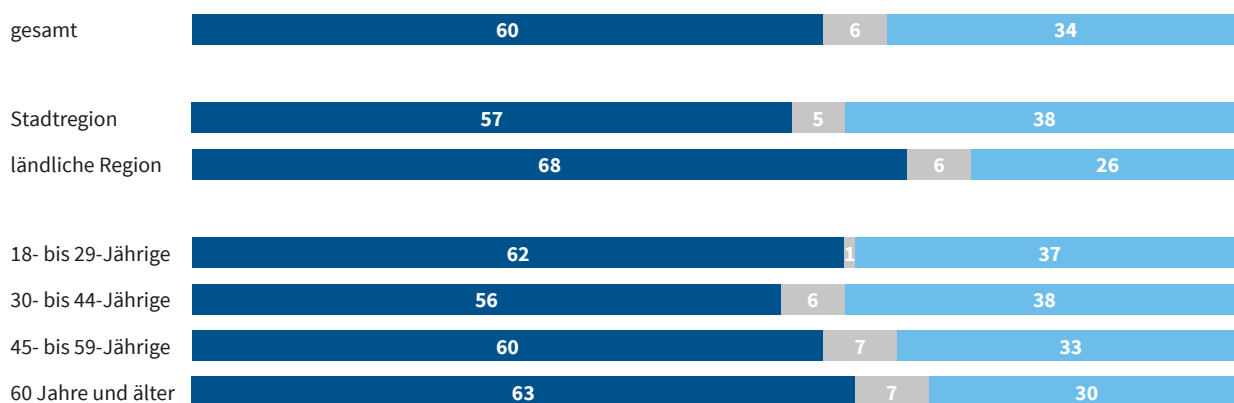
Basis: alle 1.001 Befragte
 2021: Alternative Antriebe, Akzeptanz politischer Maßnahmen in der Verkehrswende sowie Mobilitätsverhalten seit Covid-19

Zudem sehen 60 Prozent der Befragten synthetische Kraftstoffe, die mit Erneuerbaren Energien hergestellt werden, als umweltverträglich an:

Synthetische Kraftstoffe werden mehrheitlich als umweltverträglich eingeschätzt

„Es ist mittlerweile möglich, Kraftstoffe wie Benzin oder Diesel über erneuerbare Energien synthetisch herzustellen. Halten Sie einen Verbrenner-Pkw – also einen Benziner oder Diesel – für umweltverträglich, wenn der Kraftstoff synthetisch unter Einsatz erneuerbarer Energien hergestellt wurde?“

■ ja ■ weiß nicht/k.A. ■ nein



Basis: alle 1.001 Befragte
 2021: Alternative Antriebe, Akzeptanz politischer Maßnahmen in der Verkehrswende sowie Mobilitätsverhalten seit Covid-19



Quelle: <https://alternativ-mobil.info/presse/pressemitteilungen/nachricht/umfrage>

Frühere forsa-Umfrage zeigt: Hohe Bereitschaft zur Nutzung von E-Fuels!

Die Ergebnisse einer repräsentativen Wiederholungsbefragung von November 2021 (Erstumfrage: IMPULS Ausgabe 02/21) zeigen, dass die Verbraucher E-Fuels offen gegenüberstehen und ihre Markteinführung wünschen. So äußern 79 Prozent der Befragten, dass sie sich grundsätzlich vorstellen können, E-Fuels zu nutzen.

Klare Aufforderung an zukünftige Bundesregierung

Vor die Wahl zwischen ein Diesel- bzw. Benzinauto, das mit synthetischen Kraftstoffen betankt wird, oder ein Elektroauto gestellt, geben 58 Prozent der Befragten an, sich dann für ein mit E-Fuels betriebenes Verbrennerfahrzeug zu entscheiden. 88 Prozent der Befragten stimmen der Aussage zu, dass die Bundesregierung im Straßenverkehr alle techni-

schen Lösungen beim Erreichen der Klimaziele in gleicher Weise unterstützen und nicht ausschließlich die Elektromobilität fördern sollte. Rund 64 Prozent der Bevölkerung lehnen ein mittel- oder langfristiges Verbot von Fahrzeugen mit Diesel- oder Benzinmotor ab.

Bekanntheit von E-Fuels gestiegen

Zwei Drittel der Befragten (68 Prozent) geben an, schon einmal von synthetischen Kraftstoffen bzw. E-Fuels gehört oder gelesen zu haben. Im Vergleich zu einer ersten forsa-Befragung im UNITI-Auftrag

vom Juni 2021, in der nur 56 Prozent der Befragten angegeben hatten, schon einmal von synthetischen Kraftstoffen bzw. E-Fuels gehört oder gelesen zu haben, ist die Bekanntheit von E-Fuels also deutlich gestiegen.

Diese Umfragen zeigen: Synthetische Kraftstoffe und ihr Beitrag zum Klimaschutz werden zunehmend bekannter und die grundsätzliche Bereitschaft für ihre Nutzung im Straßenverkehr ist hoch. Gleichzeitig lehnt die große Mehrheit der Bevölkerung ein Verbrennerverbot klar ab.

UNITI fordert:

Die Politik sollte im Sinne der Verbraucher endlich für passende Rahmenbedingungen sorgen, damit synthetische Flüssigkraftstoffe als Kraftstofflösung im Verkehr genutzt werden können!

2. Trotz Entlastungspaket: Tanktourismus gefährdet weiterhin Versorgungssicherheit

Als Reaktion auf stark gestiegene Energiepreise u. a. für Kraftstoffe und Heizöl haben Nachbarländer Deutschlands teils massiv die staatlichen Steuern gesenkt (Stand März 2022):

Polen: Senkung der **Energiesteuersätze** auf das europäische Minimum.
Senkung der **Mehrwertsteuer** von 23% auf 8% für Kraftstoffe.

Niederlande: Senkung der **Energiesteuer** auf Benzin um 17,3 ct/Liter.
Senkung der **Energiesteuer** auf Diesel um 11,1 ct/Liter.

Luxemburg: Staatliche Höchstgrenze für Spritpreise und niedrigere **Mineralölsteuer**.

Belgien: Senkung der **Mehrwertsteuer**.

Tschechien: Aufhebung der Beimischpflicht von Biokraftstoffen.

Schweiz: Verzicht auf die Erhebung einer **Mineralölsteuer** in Prüfung.

Frankreich: Rabatt in Höhe von 15ct/Liter in Prüfung.

Österreich: Absenkung Kfz-Steuer für Firmenkfz in Prüfung.

Die Bundesregierung hat am 24. März ein **Entlastungspaket** vorgestellt, das u. a. eine befristete Absenkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe auf das EU-Minimum vorsieht. Trotz dieser Maßnahme werden sich die Kraftstoffpreise für Benzin und Diesel in den Nachbarländern noch teilweise deutlich von denen in Deutschland unterscheiden. Denn Nachbarländer haben teilweise weitere Maßnahmen vorgenommen, wie die Absenkung der Umsatzsteuer.

Die damit in den Nachbarländern sehr günstigen Kraftstoff- und Lebensmittelpreise animieren auch weiter von der Grenze entfernt Wohnende und Gewerbetreibende, im Ausland zu tanken. Für die Tankstellen beispielsweise in **Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg** und **Sachsen** bedeutet dieser Tanktourismus bereits massive Absatzrückgänge, wie unsere Mitgliedsunternehmen vermehrt vermelden. Tankstellenbetreiber verzeichnen z. T. Rückgänge des Absatzes um zwei Drittel. Auch die nun beschlossene Maßnahme zur Reduzierung der Energiesteuer, die voraussichtlich im Juni 2022 wirksam werden wird, kann daran wenig ändern. Denn der Preisabstand zu den Kraftstoffkosten im Ausland bleibt trotz Energiesteuerabsenkung weiterhin ein Anreiz für den Tanktourismus.

Aus mehreren Gründen ist diese Entwicklung mit Sorge zu betrachten:

Thema **Energieversorgungssicherheit:**

Die Versorgungssicherheit in ländlichen Gebieten wäre langfristig bedroht, wenn Tankstellen auf deutscher Seite jetzt aus dem Markt treten würden.

Thema **Energiesteuereinnahmen:**

Dem deutschen Staatshaushalt entgehen derzeit durch Tanktourismus Einnahmen bei Mehrwertsteuer und Energiesteuer.

Thema **Klimaschutz:**

Teilweise werden von deutschen Kunden erhebliche Strecken zurückgelegt, um im Ausland günstig zu tanken. Dies schlägt sich auf die CO₂-Emissionen und damit negativ auf die Klimabilanz nieder.

Hohe Kraftstoffkosten belasten nicht nur die Endverbraucher, sondern ganze Wirtschaftsbereiche wie den Logistik- und Speditionsbereich im Güterverkehr sowie Busunternehmen im Fern- und Nahverkehr.

Um den sich ins Ausland verlagernden Tanktourismus von Privat- und Gewerbekunden entgegenzutreten, bedarf es daher Entlastungsmaßnahmen, die möglichst schnell umzusetzen sind. So sollte besonders für vom Tanktourismus betroffene Tankstellenbetreiber im grenznahen Raum eine zeitlich befristete finanzielle Hilfe etwa in Form eines „Energieinfrastrukturzuschusses“ analog zu den Corona-Hilfen in anderen Branchen von der Bundesregierung geprüft werden.

Eine dauerhafte Absenkung der Energiesteuer sollte auf jeden Fall für **erneuerbare Kraftstoffe** vorgesehen werden. Diese werden derzeit meist als Beimischung zu mineralischen Kraftstoffen verkauft. In einigen wenigen Fällen gibt es auch bereits Reinkraftstoffe, die zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energiequellen stammen. Eine steuerliche Reduzierung würde die Nutzung CO₂-armer und -neutraler Kraftstoffe anreizen und einen Markthochlauf anstoßen.

UNITI fordert:

Für besonders vom Tanktourismus betroffene Tankstellenbetreiber im grenznahen Raum fordern wir eine schnelle und zeitlich befristete finanzielle Hilfe etwa in Form eines „Energieinfrastrukturzuschusses“ analog zu den Corona-Hilfen in anderen Branchen.

3. Import synthetischer Energieträger als Chance für eine neue und bessere Energieaußenpolitik

Zeitgleich mit der aktuellen Neuausrichtung der deutschen Außen- und Sicherheitspolitik aufgrund des Ukraine-Krieges ist eine Debatte um die zukünftige **Energieversorgungssicherheit und den Umgang mit Energieimporten** gestartet.

Denn Deutschland ist im besonderen Maße vom Import von Energieträgern abhängig. Dies zeigen die beiden folgenden Grafiken:

1. Der Energiebedarf Deutschlands steigt seit Jahren.
2. Der Energiebedarf von Deutschland wurde 2020 zu 71 Prozent von Energieimporten gedeckt.

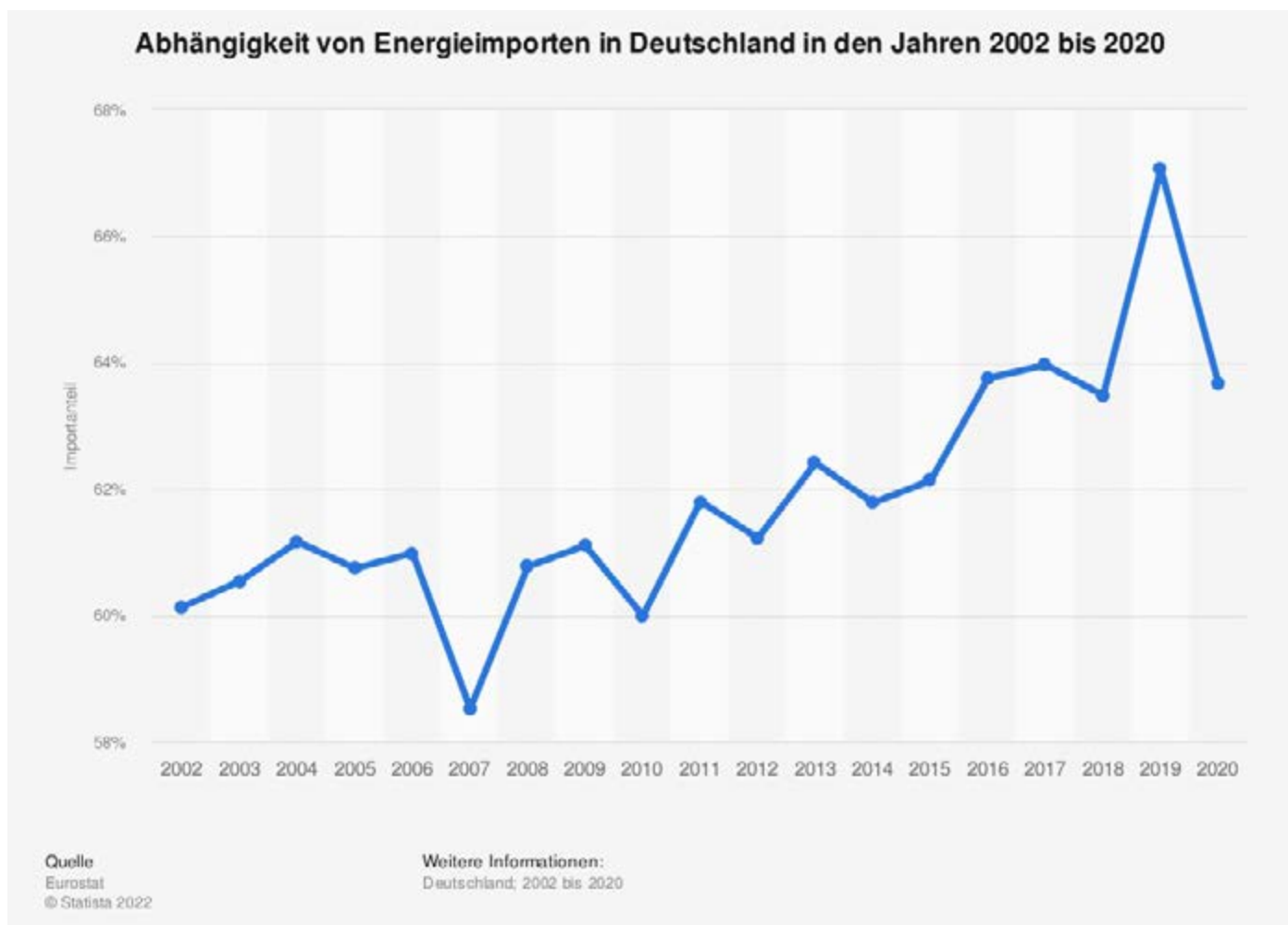
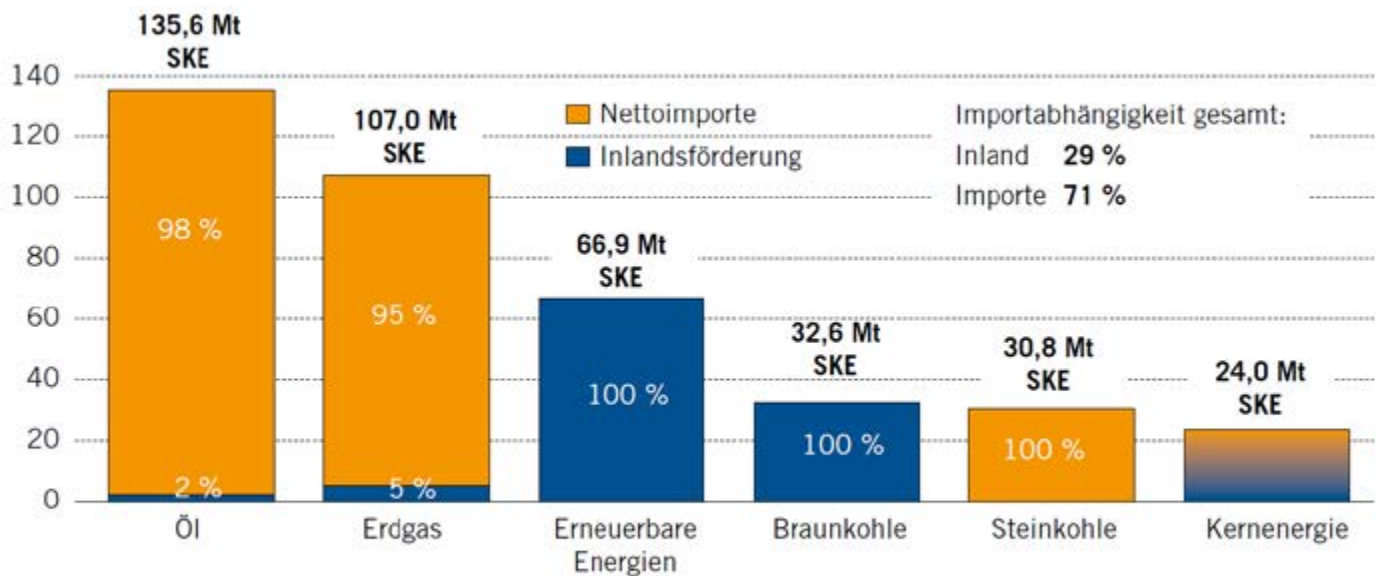


Abbildung 4.2: Energie-Importabhängigkeit Deutschlands im Jahre 2020 in Megatonnen (Mt)



Quelle: Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen e. V., 03/2021 (Prozentzahlen als Anteile der Inlandsförderung am jeweiligen Primärenergieverbrauch errechnet); einschließlich Sonstiger Energien, wie o. a. Außenhandels saldo Strom, von 5,2 Mio. t SKE ergibt sich der gesamte Primärenergieverbrauch von 402,1 Mio. t SKE.

Nach aktuellen Bekundungen aus den Reihen der Bundesregierung sollen Abhängigkeiten nun verringert und der Anteil Erneuerbarer Energien in ihren verschiedensten Formen deutlich gesteigert werden: „Je schneller wir den Ausbau **erneuerbarer Energieträger** vorantreiben, desto besser“, sagte Bundeskanzler Olaf Scholz in seiner Regierungserklärung am 27.02.2022 im Deutschen Bundestag.

Eine höhere Dynamik bei der Umsetzung der nationalen Energiewende ist ebenso wünschenswert wie herausfordernd:

- So machen im deutschen Energiemix Energien aus regenerativen Quellen, vor allem Windstrom an Land und Photovoltaik, derzeit zwar gut 45

Prozent an der **Stromerzeugung** aus, in Betrachtung des **Gesamtenergieverbrauchs**, also einschließlich aller Sektoren, kommt Grünstrom aber **nicht über 8,6 Prozent** am Endenergieverbrauch hinaus.

- Momentane Pläne der Bundesregierung gehen von einem deutlich höheren **Strombedarf** in den kommenden Jahrzehnten aus:
 - ⌘ Derzeitiger Strombedarf in 2021: 560 TWh
 - ⌘ BMWI-Prognose für 2030 im November 2021: 658 TWh¹
 - ⌘ BMWK-Prognose für 2030 im Januar 2022: 680 bis 750 TWh²
 - ⌘ Entwurf EEG 2023 im April 2022: 750 TWh³

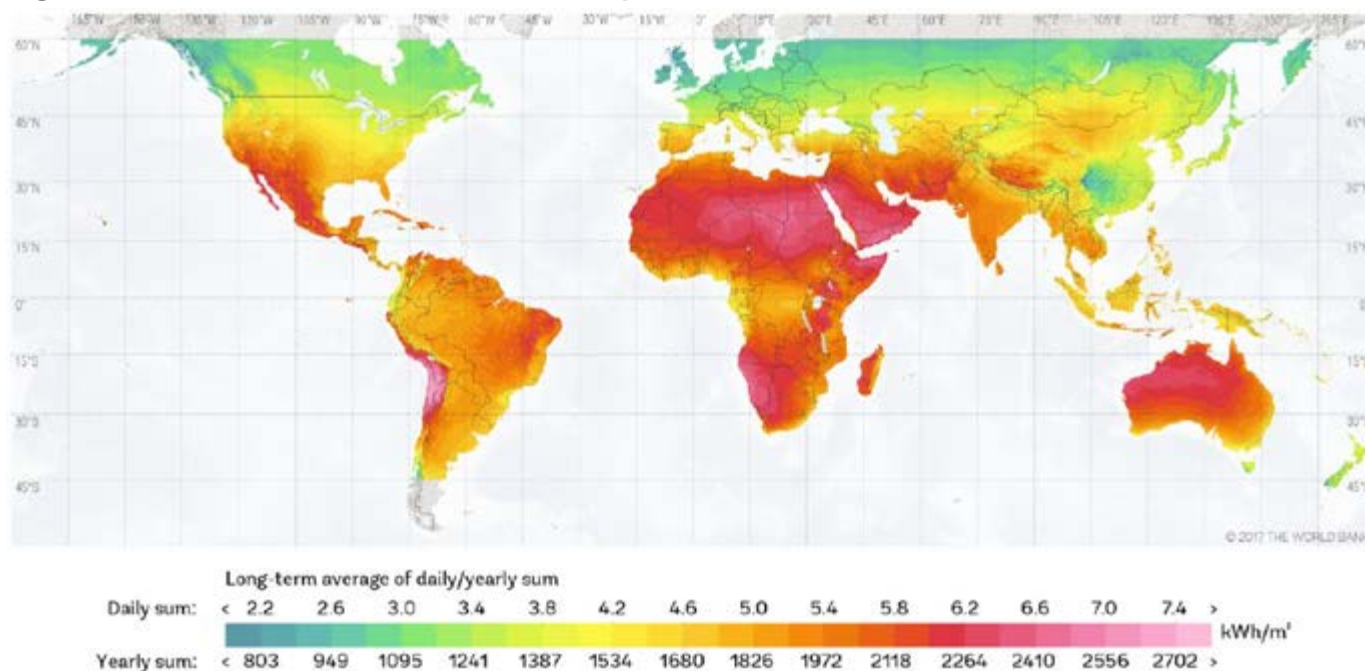
¹ <https://www.prognos.com/de/projekt/entwicklung-des-bruttostromverbrauchs-bis-2030>

² <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2022/01/20220111-habeck-legt-eroeffnungsbilanz-klimaschutz-vor.html>

³ https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/Energie/04_EEG_2023.pdf?__blob=publicationFile&v=8

Eine Maximalauslastung von EE-Anlagen hängt neben den Wetterbedingungen auch maßgeblich von der vorherrschenden Sonnen- und Windintensität ab:

Figure 13 Worldwide solar irradiation map



Quelle: World Bank Group, <http://globalsolaratlas.info>;

Hinweis: Global Horizontal Irradiation (GHI) – [kWh/m²]; Jährliche Skala von grün (803 kWh/m²) bis pink (≥2.700 W/m²).

Die Karte zeigt: Nord-/Mitteleuropa weisen mit die geringsten Solar-Intensitäten zur Sonnenstromerzeugung aus. Andere globale Standorte sind als PV-Gestaltungsort deutlich besser geeignet. Zum Beispiel weisen Regionen der Südhalbkugel und in Äquatornähe hohe Sonnenintensitäten auf.

So erzeugt eine Solaranlage an einem durchschnittlichen Standort in Deutschland nur rund 40 Prozent der Strommenge pro Jahr, die eine vergleichbare Anlage in Nordafrika produziert. Mit PV-Systemen als auch solarthermischen Kraftwerken auf einer

Wüstenfläche von etwa 150 km × 150 km in Nordafrika könnte eine Strommenge erzeugt werden, die bilanziell den heutigen deutschen Primärenergiebedarf deckt.

Mit dem gleichen System 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.

Bei der Nutzung von Windstrom-Standorten sieht es global so aus:

» Langfristprognosen für 2050 gehen davon aus, dass im Jahr 2050 der Netto-Endenergiebedarf in Deutschland bei **2.000 TWh** liegen wird. Um diesen CO₂-neutral decken zu können, werden 1.780 TWh Strom (brutto) aus regenerativen Quellen benötigt.⁴

Die Herausforderung liegt darin, dass der Bedarf nach Erneuerbaren Energien in Industrienationen wie Deutschland besonders hoch ist, aber das Potenzial zur EE-Erzeugung in Form von Strom aufgrund der Bevölkerungsdichte, von Flächenrestriktionen, der geografischen Lage und der meteorologischen Bedingungen niedrig ist. In Deutschland ist zudem die saisonale Verteilung besonders ungünstig. Der Grünstromanteil ist im Sommer hoch, aber nicht im Winter, wo der Bedarf groß ist.

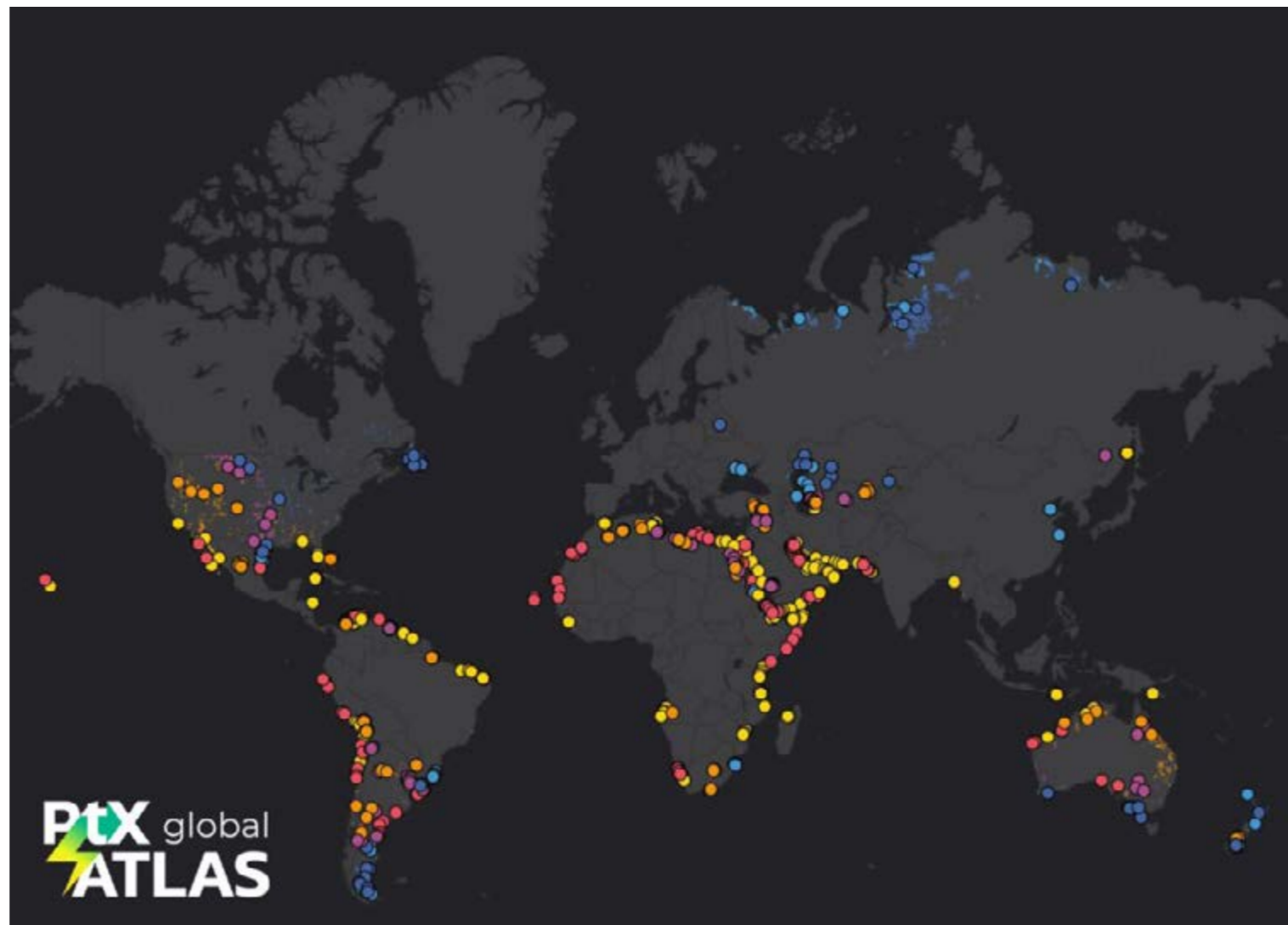
Das heimische Ausbaupotential für Wind- und Sonnenenergie wird aus diesen Gründen nicht ausreichen, um die zukünftigen Energiebedarfe aus erneuerbaren Quellen decken zu können: Berechnungen des Fraunhofer IEE gehen davon aus, dass im Jahr 2050 hierzulande brutto rund 900 TWh grünen Stroms erzeugt werden können. Die Differenz von 880TWh (brutto) zur Deckung des Strombedarfs muss aus dem Ausland importiert werden.⁵

Das bedeutet:

Fast 50 Prozent der benötigten Bruttostrommenge wird aus Importen stammen müssen. Deutschland braucht daher eine Importstrategie für Erneuerbare Energien in allen Formen, wie Strom, Gas und flüssigen Energieträgern.

⁴ Fraunhofer IEE: „Barometer der Energiewende“, Endenergiebedarf 2050: https://www.barometer-energiewende.de/de/barometer_2020/endenergiebedarf2050.html.

⁵ Siehe ebenda.



Hintergrundpapier zum Power-to-X-Atlas: [Weltweite Potenziale für die Erzeugung von grünem Wasserstoff und klimaneutralen synthetischen Kraft- und Brennstoffen](#); Zum PtX-Atlas: [PtX-Atlas](#).

Neben dem massiven Ausbau heimischer Grünstromerzeugung und dem Aufbau einer Wasserstoff-erzeugungs- und -verteilinfrastruktur, richten sich Blicke der Politik spätestens seit der Nationalen Wasserstoffstrategie in 2020 verstärkt auf die Erzeugungspotentiale globaler Standorte. Diese verfügen im Vergleich zu Deutschland/Nordeuropa über deutlich günstigere Grünstromproduktionsbedin-

gungen. So hat sich Bundesfinanzminister Christian Lindner öffentlich bereits Ende Februar ausgesprochen, u. a. „aus anderen Weltregionen Energieträger zu importieren, z. B. Wasserstoff oder **synthetische Flüssigkraftstoffe**“⁶.

Anders als Europa besitzen internationale Standorte zur Energiegewinnung ein enormes

⁶ TV-Sendung „Maischberger“ am 24.2. und TV-Sendung „Anne Will“ am 27. Februar 2022.

⁷ <https://www.iee.fraunhofer.de/de/presse-infothek/Presse-Medien/Pressemitteilungen/2021/neuer-atlas-power-to-x-potenziale.html>.

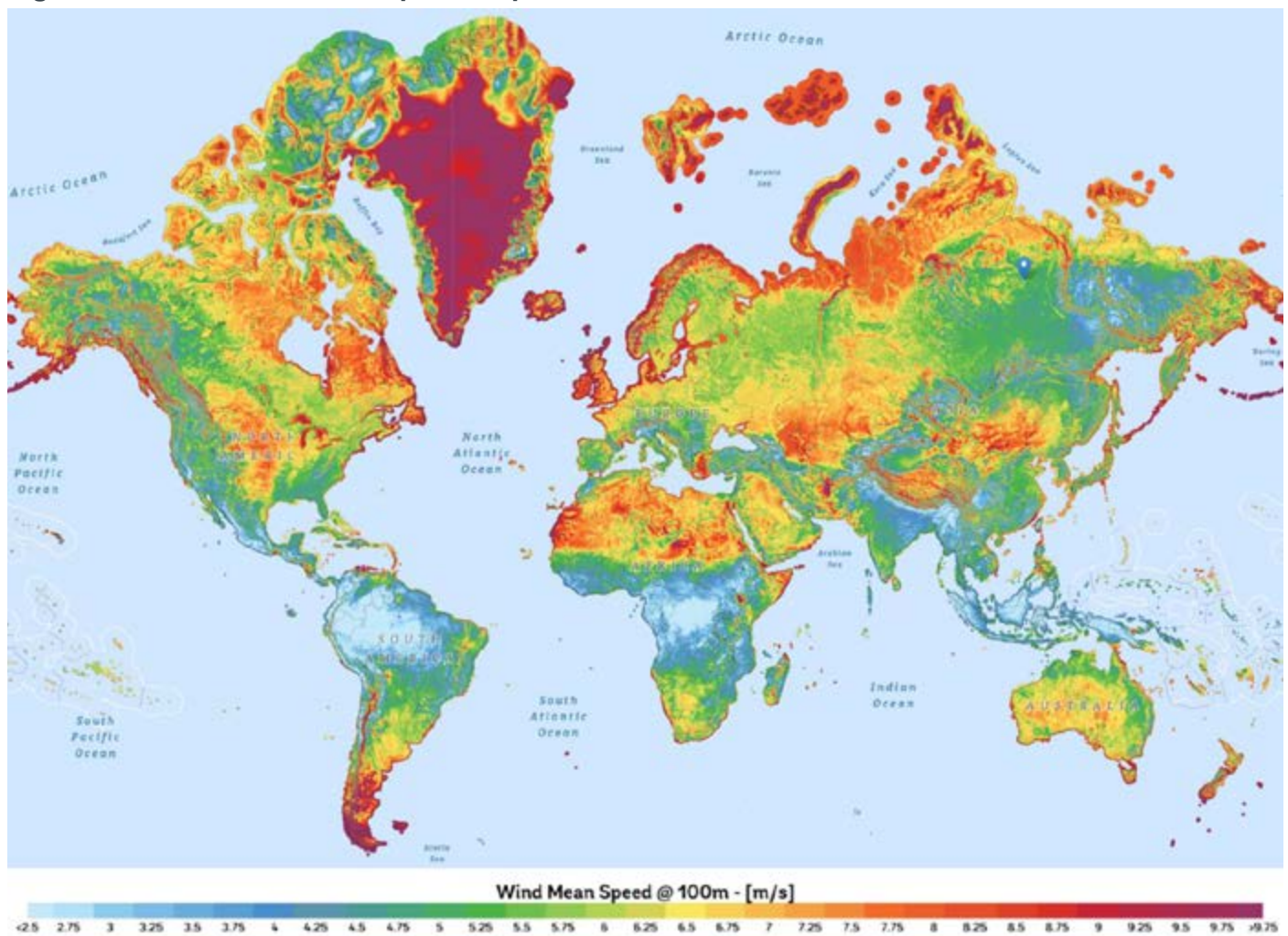
Flächennutzungspotential. So gehen Forscher des Fraunhofer-Instituts für Energiewirtschaft und Energiesystemtechnik (IEE) in aktuellen Untersuchungen davon aus, dass sich außerhalb Europas langfristig insgesamt etwa 109.000 Terawattstunden flüssigen grünen Wasserstoff beziehungsweise 87.000 Terawattstunden synthetische Kraft- und Brennstoffe (Power to Liquids, kurz PtL) herstellen ließen.⁷ Dafür wurden technische und ökonomische Potentiale in den Regionen untersucht auf Grundlage u. a. der Flächenverfügbarkeit und der Wetterbedingungen.

Synthetische, mit grünem Wasserstoff hergestellte Brenn- und Kraftstoffe (in gasförmiger oder flüssiger Form als Produkte von Power-to-X-Erzeugungsprozessen) können herkömmliche fossile Energieträger in Industrie, Verkehr und anderen Bereichen vollständig ersetzen.

Fraunhofer IEE schätzt das wirtschaftlich darstellbare Potenzial dieser CO₂-neutralen Brenn- und Kraftstoffe auf 69.100 Terawattstunden Wasserstoff beziehungsweise 57.000 Terawattstunden PtL. Zum Vergleich: Für die globale Luftfahrt werden 2050 insgesamt mindestens 6.700 Terawattstunden, für den weltweiten Schiffsverkehr 4.500 Terawattstunden PtL benötigt.

Der Standortvorteil dieser PtX-Regionen ergibt sich u. a. aus der hohen Zahl an Volllaststunden auf Grundlage regenerativer Quellen (idealerweise Kombination aus Wind und Sonne). Diese Standorte können eine hohe Auslastung von EE-Anlagen gewährleisten, was deutlich höhere Grünstromerträge, damit geringere EE-Gestehungskosten und im Ergebnis günstigere PtX-Kosten bedeutet.

Figure 14 Worldwide wind speed map



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

Die Nordeuropäische Küste weist eine hohe Windintensität zur Grünstromerzeugung auf. Im Vergleich zu den riesigen globalen Flächenpotentialen sind die nutzbaren Flächen hier jedoch sehr klein.

Die **Power-to-X-Technologie** ist die Antwort auf die Herausforderung, dass Grünstrom selbst nur schwer gespeichert und nur sehr eingeschränkt über weite Strecken transportiert werden kann.

Bei PtX-Anlagen handelt es sich um technisch bereits vorhandene und industriell skalierbare Lösungen, die Grünstrom zu einem flüssigen oder gasfö-

migen chemischen Energieträger wandeln können. Notwendig dafür ist die Elektrolyse von Wasser zur Gewinnung von Wasserstoff und die Synthetisierung dieses Wasserstoffs zu einem flüssigen (Power-to-Liquid, PtL) oder gasförmigen (Power-to-Gas, PtG) Produkt.

An idealen Standorten zur Nutzung von Grünstrom aus erneuerbaren Quellen erzeugte synthetische, CO₂-neutrale Energieträger eignen sich als perfekte **Energiespeicher** sowie in flüssiger Form als besonders **leicht zu transportierende** Energieimportprodukte:

- Die im globalen Maßstab quasi unbegrenzt verfügbaren Erneuerbaren Energien können auf diese Weise transportfähig, speicherbar und ortsunabhängig verfügbar gemacht werden.
- Mit PtL bestünde logistisch eine besonders leicht umzusetzende Option, global gewonnenen Grünstrom zu importieren.
 - ⌘ PtL ist bei Raumdruck und -temperatur lagerbar und transportabel.
 - ⌘ Energie- und kostenaufwändige Zwischenschritte für den Transport wie bei Gasen entfallen.
 - ⌘ Als Kraftstoffe (E-Fuels) können synthetische Flüssigenergieträger direkt in sämtlichen Verkehrsmitteln und Sonderfahrzeugen mit Verbrennungsmotor genutzt werden, ohne dass technische Anpassungen daran vorgenommen werden müssten. Ebenso können sie in allen Wärmesystemen mit flüssigen Brennstoffen eingesetzt werden.

Die PtX-Technologie **ist damit** eine der **Schlüsseltechnologien** eines klimaneutralen Energiesystems der Zukunft. Denn der Industriesektor und andere Wirtschaftsbereiche, wie u. a. der Energie-, Verkehr- und Wärmesektor, haben zukünftig einen hohen Bedarf an **Energie aus erneuerbaren Quellen** in verschiedenen Formen, wie Strom, Gas und Flüssigenergieträgern.

Durch die breite Nutzung dieser regenerativen Energieformen/Energieträger kann eine Abkehr von der Verwendung von Energie aus fossilen Quellen und der damit verbundenen Frei-

setzung von klimaschädlichem Treibhausgasen gelingen.

Die **eFuel-Alliance** geht in einer aktuellen [Pressemitteilung](#) davon aus, dass erneuerbare Kraftstoffe bis zu 70 Prozent des russischen Rohölimports bis 2030 ersetzen könnten ([Stellungnahme](#)).

Synthetische Energieträger aus globalen Erzeugungsstandorten können damit einen entscheidenden Beitrag zur **Stabilisierung der Energieversorgungssicherheit** in Deutschland und Europa leisten sowie helfen, einseitige Abhängigkeiten zu minimieren und die Klimaschutzziele zu erreichen.

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. Eine politische Debatte „entweder Elektron oder Moleküle“ ist kontraproduktiv, denn aufgrund des absehbaren Endenergiebedarfs ist ein „sowohl als auch“ notwendig.

Es sollte der wirtschafts-/industriepolitische Anspruch Deutschlands werden, im Wettbewerb mit anderen Ländern **Technologieführer bei Wasserstoffherstellungs- und Anwendungstechnologien** zu werden. Deutschland hat die besten Voraussetzungen, als Lieferant von PtX-Erzeugungs- und Umwandlungstechnologien sowie in der Projektentwicklung und im Anlagenbau globaler Technologielieferant zu werden.

UNITI fordert:

Importierte synthetische Energieträger als Grundpfeiler der Energiewende anerkennen und deren Markthochlauf unterstützen!

4. Positionierung UNITI zu europäischen Regulierungsvorschlägen

Mitte und Ende 2021 hat die Europäische Kommission mehrere Regulierungsvorschläge u. a. im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets vorgelegt, die allesamt das Ziel eint, die Klimaschutzziele des „Green Deals“ der EU umzusetzen.

Im Kern geht es dabei um den klimaneutralen Umbau energieintensiver Sektoren wie Energie, Verkehr und Wärme und den Ausbau Erneuerbarer Energien in sämtlichen Formen, wie Grünstrom, Wasserstoff und flüssige Energieträger. Die im Regelungspaket enthaltenen Maßnahmen sehen ein breites Portfolio von technologiebasierten, marktbezogenen und ordnungspolitischen Maßnahmen vor.

Absehbar ist, dass ohne CO₂-neutrale Kraftstoffe die Klimaziele nicht erreicht werden. Es ist daher geboten, sämtliche Potenziale zu nutzen. Dazu gehört auch der Einsatz nachhaltiger konventioneller und fortschrittlicher Biokraftstoffe. Es ist zusätzlich dringend notwendig, den schnellen Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs

(Renewable Fuels of Non- Biological Origins – RFNBO) zu starten. Diese **synthetischen Flüssigkraftstoffe**, auch **E-Fuels** genannt, können als Kraft- und Brennstoffe im Verkehr- und Wärmesektor eingesetzt werden.

E-Fuels sind als sog. no-regret-Maßnahmen eine globale Lösung für die globale Herausforderung zur Defossilisierung des Verkehrs- und Wärmebereichs. Sie ermöglichen es, grünen Strom aus sonnen- und windreichen Gebieten in flüssiger Form zu importieren und weltweit nutzbar zu machen.

Der Koalitionsvertrag zwischen SPD, Grünen und FDP beinhaltet nur an wenigen Textstellen Verweise auf die Haltung der neuen Bundesregierung zu den laufenden Verhandlungen auf EU-Ebene.

Umso wichtiger ist eine klare Positionierung der Bundesregierung im Europäischen Rat.

UNITI schlägt folgende Punkte dafür vor:

1. Erweiterung der EU-CO₂-Flottenregulierung für Pkw:

Betrifft:

VERORDNUNG zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine **Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge** im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union ([Link](#)), sog. „CO₂-Flottenregulierung“

Problem:

Fahrzeugherstellern ist es aktuell nur möglich, die vorgeschlagenen neuen CO₂-Flottenemissionsgrenzwerte (u. a. -100% ab 2035) über einen Antriebswechsel hin zu lediglich lokal emissionsfreien Elektrofahrzeugen mit Batterie oder Brennstoffzelle zu erreichen. Dies bedeutet ein Zulassungsverbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ab 2035 und ein Ende der Technologieoffenheit in der Klimaschutzpolitik. CO₂-neutrale Kraftstoffe hingegen dürfen nach dem aktuellen EU-Kommissionsvorschlag auch künftig NICHT als CO₂-senkende Technologie angerechnet werden. Die technologische Lösung, die Emissionsbilanz einer Neuwagenflotte durch den Einsatz CO₂-neutraler Kraftstoffe zu senken, ist im aktuellen EU-Kommissionsvorschlag nicht vorgesehen. Das möchten wir ändern.

Unser Vorschlag:

Einführung eines freiwilligen **Anrechnungssystems**, das regenerative Kraftstoffe, wie Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien (E-Fuels als Teil der RFNBO), als eine Lösung zur CO₂-Minderung für Neufahrzeuge anerkennt.

Unsere Argumentation:

- Der aktuelle Regulierungsvorschlag der EU-Kommission für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bedeutet ein faktisches Zulassungsverbot von

Verbrennungsmotoren spätestens ab 2035!

Verbrenner können ab 2030 nur noch als Hybride zugelassen werden.

- Statt für Technologieverbote und einseitige Antriebslösungen sollte die EU für Technologieoffenheit und verschiedene Lösungsoptionen eintreten!
- Unser Vorschlag eines Anrechnungssystems ist anschaulich hier erläutert: www.crediting-system-for-renewable-fuels.eu
- Bestrebungen, die CO₂-Einsparvorgaben noch strenger zu regulieren und ein Ende des Verbrenners bereits vor 2030 zu erreichen, ohne dass regenerative Kraftstoffe anerkannt werden, lehnen wir ab.
- Die derzeitige Erfassung von CO₂-Emissionen nur am Auspuff (Nutzungsphase = Tank-to-Wheel-Betrachtung) eines Fahrzeugs beispielsweise ohne Berücksichtigung der CO₂-Bilanz der Antriebsenergie oder der Fahrzeugfertigung ist eine regulative Benachteiligung von regenerativen Kraftstoffen, die bei einer ganzheitlichen Betrachtung (Life-cycle assessment) eine nahezu ausgeglichene CO₂-Bilanz vorweisen können: Mit E-Fuels wird kein zusätzliches oder fossiles CO₂ bei Fahrzeugnutzung freigesetzt.
- Strom aus regenerativen Quellen in Europa ist nicht in ausreichendem Umfang verfügbar, um den Bedarf zu decken. E-Fuels bieten eine technologische Chance, global verfügbaren Grünstrom in Form eines flüssigen Energieträgers nach Europa zu importieren und die Klimaschutzziele der EU im Verkehr- und im Gebäudesektor zu erreichen. Voraussetzung dafür ist die Anerkennung des europäischen Importbedarfs Erneuerbarer Energien in Form flüssiger Energieträger wie E-Fuels in



sämtlichen energiepolitischen Strategien und die Umsetzung entsprechender Maßnahmen zur Realisierung dieses Imports durch globale Energiepartnerschaften und europäische Förderprogramme.

- Der Vorschlag der EU-Kommission für CO₂-Standards für neue Lkw und schwere Nutzfahrzeuge wird im Laufe dieses Jahres erwartet: Auch hier schlagen wir vor, regenerative Kraftstoffe anzuerkennen.
- **Wichtig für einen breiten Markthochlauf von E-Fuels:** Es darf keine regulativen Vorfestlegungen geben, in welchen Verkehrsbereichen E-Fuels zukünftig eingesetzt werden sollen. Die EU strebt an, E-Fuels nur im Flugverkehr und im Schifsbereich zum Einsatz kommen zu lassen. Ein industrieller Produktionshochlauf von E-Fuels, der sinkende Produktionskosten bedeutet und damit bezahlbare Kraftstoffpreise für die Verbraucher

sichert, wird aber nur stattfinden, wenn E-Fuels im gesamten Verkehr eingesetzt werden können und Bedarfsmengen nicht absichtlich kleingehalten werden, was für Investoren unattraktiv wäre.

2. EU-Erneuerbaren Energien-Richtlinie ([Link](#)):

Wir schlagen eine Mindestmengenquote für RFNBO (wie E-Fuels) von mindestens 10 Prozent in 2030 und Festlegung einer Mengenquote über 2030 hinaus vor, um Planungs- und Investitionssicherheit zu bieten. Mengenquoten im Flugverkehr ([Link zur Verordnung der Initiative ReFuelEU Aviation](#)) oder im Schifsbereich ([Link zur Verordnung der Initiative Fuel EU Maritime](#)) sollten stets als zusätzliche Mengenquoten vorgesehen werden.

3. Strombezugs- und Nachhaltigkeitskriterien für Wasserstoff/E-Fuels ([Link zur RED II](#)):

Wir erbitten die zeitnahe Veröffentlichung der Produktionskriterien und eine Ausgestaltung, die

für Hersteller anwendungsideale Voraussetzungen bietet, um europäische und internationale Produktionen planen und rechtssicher betreiben zu können.

4. EU-Emissionshandelssystem ([Link](#)):

UNITI fordert die Anerkennung von E-Fuels als CO₂-neutrale Kraft- und Brennstoffe im Falle einer Ausweitung des ETS auf den Verkehrs- und Wärmesektor, da E-Fuels gesamtbilanziell keine zusätzlichen Emissionen verursachen.

5. EU-Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden ([Link](#)):

Gemäß Kommissionsvorschlag zur Überarbeitung der Erneuerbaren Energien-Richtlinie sind strombasierte synthetische Brennstoffe nicht-biogenen Ursprungs als Erfüllungsoption zur Erreichung eines 49 Prozent-Anteils Erneuerbarer Energien im Wärmebereich anerkannt. Mit Hilfe dieser synthetischen Brennstoffe können rund 20 Millionen Ölheizungen in der EU weiter betrieben werden und die Öl-Brennwertheizung auch in Zukunft zum Einsatz kommen. Die im Entwurf zur Änderung der EPBD enthaltene Rechtsgrundlage für nationale Verbote von mit fossilen Brennstoffen betriebenen Heizkesseln ab 2027 lehnen wir ab, da Heizkessel mit synthetischen Brennstoffen CO₂-neutral betrieben werden können. Ein Technologieverbot käme damit einem Anwendungsverbot strombasierter synthetischer Brennstoffe gleich.

6. EU-Energiesteuerregulierung ([Link zur ETD](#)):

Den aktuellen Änderungsvorschlag der Kommission begrüßen wir, der die niedrigste Mindestbesteuerung für E-Fuels vorsieht.

7. Europäische Wasserstoffstrategie ([Link zur Strategie](#)):

Wir fordern die Anerkennung des Importbedarfs Erneuerbarer Energien in Form flüssiger Energieträger wie E-Fuels und die Umsetzung entsprechender Maßnahmen zur Realisierung dieses Imports. Dazu gehört die Ausweitung von EU-Energiepartnerschaften weltweit.

8. Verordnung zu Abgasnorm Euro 7:

Ein Vorschlag der Kommission wird zeitnah veröffentlicht werden. Die Grenzwerte sollten so ausgestaltet sein, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in Europa weiterhin mit E-Fuels CO₂-neutral genutzt werden können. Ein Verbrennerverbot durch die gesetzgeberische Hintertür ist abzulehnen!

9. Nachhaltigkeits-Taxonomie erweitern:

Wirtschaftstätigkeiten zum Auf- und Ausbau der E-Fuels-Infrastruktur sollten von der EU als ökologisch nachhaltig klassifiziert werden, um Investitionen in die E-Fuels-Lieferkette zu fördern/erleichtern.

In den nächsten Monaten haben EU-Gremien die Chance, eine bezahlbare, verbraucherorientierte Klimaschutzpolitik für die kommenden Jahre aufzustellen. Dies beinhaltet auch die Anerkennung synthetischer Flüssigenergieträger, die als Teil einer EU-Energieimportstrategie einseitige Abhängigkeiten beenden können.

UNITI fordert:

Europäische Regulierung technologieoffen ausgestalten und E-Fuels als Klimaschutztechnologie anerkennen!

5. Klimaziele im Verkehr benötigen Energiewende bei Kraftstoffen

Das Bundeswirtschaftsministerium sowie das Umweltbundesamt stellten im März 2022 in einer gemeinsamen Bilanzierung fest, dass nach einem zwischenzeitlich deutlichen Rückgang die Treibhausgasemissionen in Deutschland in 2021 wieder angestiegen sind. So wurden laut ersten Bilanzen im Jahr 2021 ca. 4,5 Prozent mehr Treibhausgasemission als 2020 freigesetzt⁸.

Ein Anstieg im letzten Jahr sei insbesondere im Energiesektor zu verzeichnen. Das lag im Wesentlichen an der gestiegenen Stromnachfrage, geringerer Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien und daran, dass aufgrund des gestiegenen Gaspreises verstärkt Kohle zur Stromerzeugung genutzt wurde. Die Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien sank vor allem aufgrund schlechter Windverhältnisse um sieben Prozent, so das BMWK am 15.3.2022.

Aber auch im Verkehrs- und Gebäudebereich lagen die Emissionen über den im Bundes-Klimaschutzgesetz festgelegten Jahreshöchstmengen.

Im **Gebäudebereich** kam es 2021 zu einer Emissionsminderung von knapp 4 Mio. Tonnen CO₂-Äqui-

valenten (minus 3,3 Prozent) auf rund 115 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalenten. Trotz dieser Emissionsminderung überschreitet der Gebäudesektor, wie bereits im Vorjahr, die erlaubte Jahresemissionsmenge gemäß Bundes-Klimaschutzgesetz, die bei 113 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalenten liegt.

Im **Verkehr** liegen die Treibhausgasemissionen sowohl 1,2 Prozent über dem Wert von 2020, als auch rund 3 Mio. Tonnen über der im Bundesklimaschutzgesetz für 2021 zulässigen Jahresemissionsmenge. Ein **Grund dafür sei der Straßengüterverkehr, der auf den Autobahnen wieder auf ein Niveau leicht oberhalb des Jahres 2019 angestiegen ist**. Der PKW-Verkehr dagegen sei weiter niedriger als vor der Corona-Pandemie (2019), was in Absatzzahlen für Kraftstoffe und Daten von Zählstellen an Autobahnen und Bundesstraßen deutlich würde, so die Ausführung.

Die aktuellen Zahlen verdeutlichen noch einmal die Notwendigkeit, **dass alle derzeit zugelassen Straßenfahrzeuge ihren Beitrag zur THG-Reduzierung leisten müssen**. Die PKW- sowie LKW-Bestandsflotten ließen sich am schnellsten über den breiten Einsatz von CO₂-armen und -neutralen Kraftstoffen, wie

⁸ PM BMWK und UBA: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2022/03/20220315-treibhausgasemissionen-stiegen-2021-um-45-prozent.html>.

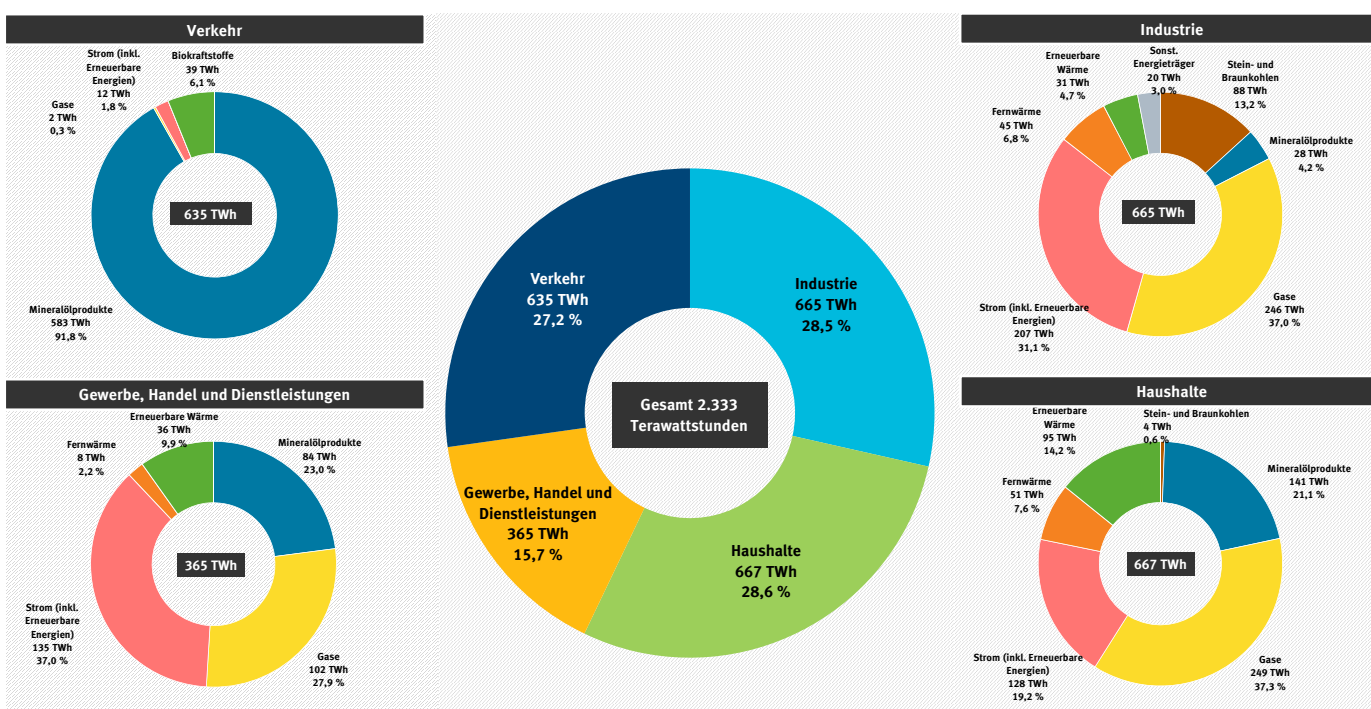
Biokraftstoffen oder strombasierten Flüssigkraftstoffen, adressieren. Weder Fahrzeug noch Tankstelle benötigen dafür Anpassungen.

Auch in bestehenden Heizungssystemen, die auf flüssige Energieträger angewiesen sind, lassen sich diese synthetischen Energieträger als Brennstoffe einsetzen.

zen. Damit könnten in Deutschland rund 4,6 Millionen Ölheizungen CO₂-neutral betrieben werden.

Die folgende Grafik macht den hohen Bedarf an regenerativen Energien im Verkehr deutlich und dass der größte CO₂-Hebel im Bereich der flüssigen derzeit fossilen Mineralölprodukte zu finden ist:

Endenergieverbrauch 2020 nach Sektoren und Energieträgern*



* vorläufige Angaben

Quelle: Umweltbundesamt auf Basis AG Energiebilanzen, Auswertungstabellen zur Energiebilanz der Bundesrepublik Deutschland, Stand 09/2021

Quelle: Umweltbundesamt auf Basis Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen

In einer [Bundestagsdebatte am 18. März 2022](#) wurde die Notwendigkeit einer technologieoffenen Strategie zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr ausführlich debattiert. Mit Blick auf die

knapp 60 Millionen Kraftfahrzeuge in Deutschland müsse diese Strategie eine Lösung für die Bestandsflotten vorsehen, so der Tenor mehrerer Rednerinnen und Redner.

UNITI fordert:

Um die ambitionierten Klimaschutzziele im Verkehr in den kommenden Jahren erfüllen zu können, braucht es Lösungswege, die auch im Fahrzeugbestand wirken. Es bedarf einer Energiewende im Kraftstoffsektor!

6. Deutsche Bank-Studie: Staatliche Wettbewerbsverzerrung behindert realen Klimaschutz

Im ersten Halbjahr 2021 betrug der Anteil von Elektroautos und Plug-in-Hybriden an den Neuzulassungen in Deutschland 22 Prozent. Im Oktober 2021 stieg dieser Anteil auf bis zu 41,2 Prozent an. Im Bestand beträgt der Anteil von batterieelektrischen und hybriden Fahrzeugen jedoch weiterhin zusammen lediglich 4,7 Prozent.⁹ Doch können die vorhandenen und die neu auf die Straße kommenden Elektrofahrzeuge etwas zum Klimaschutz beitragen oder handelt es sich nicht doch etwa um hochsubventionierte Feigenblätter deutscher Klimapolitik?

Dieser Frage ist nun die Deutsche Bank Research nachgegangen¹⁰. Das Ergebnis: Die Elektromobilität leistet einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor. Jedoch steht der tatsächlich geleistete Minderungsbeitrag an den innerdeutschen Emissionen in keinem Verhältnis zur hohen Haushaltsbelastung. Denn jedes elektrische Neufahrzeug wird über seine Lebensdauer mit bis zu 20.000 € direkt und indirekt subventioniert.

Explizite Subventionen fließen in Form einer direkten Kaufprämie in Höhe von bis zu 6.000 € und einer indirekten Herstellerprämie von bis zu 3.000 €. Doch neben diesen offensichtlichen Kaufanreizen, kommen während der Nutzungsphase etliche steuerliche Vorteile hinzu, die die steuerliche Belastung des Fahrzeughalters verringern und somit als versteckte Subventionierung zu werten sind.

Doch welches Ausmaß erreichen diese Steuervorteile? Zunächst sind reine Elektrofahrzeuge aber auch Hybridfahrzeuge (Plug-In) über einen längeren Zeitraum (bis zu zehn Jahre, mind. bis 2030) von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Hinzu kommen die Mindereinnahmen aus der Energiesteuer, da Strom eben nicht energiesteuerpflichtig ist, sondern auf Grundlage des Stromsteuergesetzes mit 2,5 ct/kWh besteuert wird. Am Beispiel eines Audi SQ5 und eines vergleichbaren elektrischen Audi E-Trons wird dies deutlich. Über einen Nutzungszeitraum von 15 Jahren fallen bei dem Audi E-Tron

⁹ Vgl. KBA, Stand 01. Januar 2022.

¹⁰ Deutsche Bank Research (2021): Vorfahrt der E-Mobilität vom Staat teuer erkaufte, [LINK](#) (pdf).

insgesamt 22.000 € weniger Einnahmen aus Energiesteuer, Kfz-Steuer und der CO₂-Abgabe an als beim SQ5.

Bei einer gewerblichen Nutzung eines BEV als Firmen- bzw. Dienstwagen erhöhen sich die gesamten steuerlichen Vorteile und somit die Mindereinnahmen in Form nicht entrichteter Steuern weiter, da rein elektrische Fahrzeuge lediglich mit 0,25-0,5 Prozent als geldwerter Vorteil zu versteuern sind.

Unterm Strich liegen die sogenannten CO₂-Vermeidungskosten eines Elektrofahrzeuges im Bereich von 800 – 1000 €/t CO₂, so die Deutsche Bank. Zum Vergleich: Im Emissionshandelssystem der EU (ETS) liegen die Kosten einer Tonne CO₂ derzeit bei ca. 90€.

Die im Straßenverkehr als Alternative geltenden synthetischen Kraftstoffe würden laut BDI zu Vermeidungskosten in Höhe von 200-300 €/t CO₂ führen.¹¹

Die Vermeidung von CO₂-Emissionen durch ein beschleunigtes Hochfahren der Elektromobilität ist somit weder ökologisch sinnvoll noch ökonomisch effizient.

Besonders in den europäischen aber auch außereuropäischen Schwellenländern, die teilweise unter einem erheblichen Strommangel leiden oder aber große Mengen an Biokraftstoffen einsetzen, scheint es unwahrscheinlich, dass sich die Elektromobilität in naher Zukunft als Technologie zur Defossilisierung des Straßenverkehrs durchsetzen wird. In diesen Ländern bedarf es laut Deutscher Bank daher CO₂-neutraler Alternativen wie bspw. synthetische Kraftstoffe.

UNITI fordert:

Die Beendigung der verbraucherbelastenden Subventionierung von ökonomisch und ökologisch ineffizienten Klimaschutzmaßnahmen wie der Elektromobilität und stattdessen die Ermöglichung und Unterstützung eines breiten Angebots an Klimaschutztechnologien im Verkehrssektor, das für alle gesellschaftliche Schichten verfügbar und bezahlbar ist.

¹¹ Vgl. BDI: Klimapfade für Deutschland, 2018.

UNITI – Verbandsportrait

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V. besteht seit 1927. Er 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. Auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom gehören 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.

Stand: April 2022

Impressum

UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V.

Jägerstraße 6 · 10117 Berlin · Postfach 08 07 51 · 10007 Berlin · T. (030) 755 414-300 · F. (030) 755 414-366

info@uniti.de · www.uniti.de · Vorsitzender: Udo Weber · Hauptgeschäftsführer: Elmar Kühn

Amtsgericht Berlin-Charlottenburg · VR 28748 B / Copyright: Das Copyright liegt ausschließlich beim UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V., Berlin.

Fotos: frank peters – stock.adobe.com (S.1), richterfoto – stock.adobe.com (S.2)



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 · politik@uniti.de