

UNITI

Der **UNITI** Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. ist die Interessenvertretung der mittelständischen Mineralölunternehmen gegenüber der Landes-, Bundes- und EU-Politik. Dem Verband gehören 605 mittelständische Unternehmen aus den Bereichen Kraftstoffe, Wärmemarkt und Schmierstoffe an (Stand: 02/2022).^[1] Er berät und informiert seine Mitglieder in politischen und fachlichen Angelegenheiten, vertritt ihre Interessen bei Politik und Verwaltung und klärt die Öffentlichkeit über die Bedeutung der mittelständischen Mineralölunternehmen für Wirtschaft und Gesellschaft auf. UNITI gibt Magazine wie „energie + MITTELSTAND“ heraus und veranstaltet Foren, Tagungen und Messen mit Gästen aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Nach eigenen Angaben sind 40 % der Straßentankstellen bei UNITI organisiert; 80 % des Gesamtmarktes Heizöl und feste Brennstoffe werden durch UNITI Verbandsmitglieder bedient.^[2]

Ein Verbot von Verbrennermotoren würde das Geschäftsmodell der UNITI-Mitglieder gefährden. Eine Rettung sieht der Verband im Einsatz von synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels). UNITI und mehr als zwei Dutzend seiner Mitgliedsunternehmen haben einen Vertrag mit dem Unternehmen INERATEC abgeschlossen, welcher weltweit erstmals die Produktion von klimaneutralen E-Fuels in industriellem Maßstab und den Vertrieb dieser synthetischen Kraftstoffe an Endverbraucher vorsieht.^[3]

Die Erträge von UNITI lagen 2020 bei ca. 3,6 Mio. Euro.^[4] Die Mitglieder von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von ca. 35 Mrd. Euro.^[5]

UNITI	
Rechtsform	eingetragener Verein
Tätigkeitsbereich	mittelständischer Mineralölunternehmen
Gründungsdatum	1947
Hauptsitz	Berlin
Lobbybüro	Berlin, Jägerstr. 6
Lobbybüro	Brüssel, De Crayerstraat 7
EU	o
Webadresse	www.uniti.de

Inhaltsverzeichnis

1 Lobbytätigkeit	1
2 Fallbeispiele und Kritik	2
3 Organisationsstruktur, Personal und Verbindungen	2
4 Weiterführende Informationen	2
5 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus	2
6 Einelnachweise	2

Lobbytätigkeit

Im Mittelpunkt der Lobbytätigkeit steht der Einsatz für synthetisch erzeugte flüssige Kraft- und Brennstoffe auf Basis von Wasserstoff und CO₂, die als mögliches Substitut zu herkömmlichen fossilen Kraftstoffen genutzt und über das bestehende Tankstellennetz vertrieben werden können. Die synthetischen Kraftstoffe werden auch als E-Fuels oder Power to Liquids (PtL)-Kraftstoffe bezeichnet.^[6] Durch die Nutzung von CO₂

aus der Atmosphäre und erneuerbaren Energien können E-Fuels klimaneutral hergestellt werden. Konkretes Ziel der Lobbytätigkeit ist es, dass E-Fuels im System der CO₂-Flottenregulierung der EU als klimaneutrale Kraftstoffe anerkannt werden. Laut Umweltbundesamt ist der Einsatz von PtG-Wasserstoff in Brennstoffzellen-Pkw bzw. von PtG-Methan und PtL in Verbrennungsmotoren von PkW hochgradig ineffizient [7]: "Für dieselbe Fahrleistung muss etwa die drei- beziehungsweise sechsfache Menge an Strom im Vergleich zu einem Elektro-Pkw eingesetzt werden... Da erneuerbarer Strom, beispielsweise aus Wind und Photovoltaik, und die notwendigen Ressourcenbedarfe für die Energieanlagen nicht unbegrenzt zur Verfügung stehen, muss auch mit erneuerbaren Energien sparsam umgegangen werden. Am effizientesten ist die direkte Stromnutzung im Verkehr, beispielsweise über Oberleitungen für Bahnen. Ähnlich effizient ist die Stromnutzung über batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge. Deswegen sollte zur möglichst effizienten Defossilisierung des Straßenverkehrs ein weitgehender Umstieg auf batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge angestrebt werden, wo immer dies technisch möglich ist.“ Die Denkfabrik Agora Verkehrswende vertritt die Auffassung, dass E-Fuels helfen, überall dort Emissionen zu reduzieren, wo Alternativen nicht zur Verfügung stehen: im Verkehr bei Flugzeugen, Schiffen und vielleicht bei LkWs. [8] Am 8. Juni 2022 hat das Europaparlament beschlossen, synthetische Kraftstoffe zur Förderung der Klimaneutralität in Flugzeugen und Schiffen einzusetzen. [9] Zugleich sprach es sich dafür aus, dass keine synthetischen Kraftstoffe im System der CO₂-Flottenregulierung angerechnet werden können, mit denen ein klassischer Verbrennermotor klimaneutral betrieben werden könnte [10]. Im Ergebnis würde die Umsetzung dieser Beschlüsse das faktische Aus für den Verbrennermotor ab der Mitte des kommenden Jahrzehnts bedeuten. Dem Gesetzesvorhaben müssen noch die Regierungen der EU-Mitgliedsstaaten zustimmen.

Fallbeispiele und Kritik

Organisationsstruktur, Personal und Verbindungen

Weiterführende Informationen

- ...

Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

[Newsletter](#)

[Bluesky](#)

[Facebook](#)

[Instagram](#)

Einelnachweise

1. ↑ [UNITI](#), lobbyregister.bundestag.de, abgerufen am 17.06.2022
2. ↑ [Über uns](#), uniti.de, abgerufen am 13.06.2022
3. ↑ [UNITI Jahresbericht 2020/2021](#), uniti.de, abgerufen am 15.06.2022
4. ↑ [Jahresabschluss 2020/2021](#), lobbyregister.bundestag.de, abgerufen am 13.06.2022
5. ↑ [Über uns](#), uniti.de, abgerufen am 15.06.2022
6. ↑ [Häufig gestellte Fragen](#), e-fuels.de, abgerufen am 12.06.2022
7. ↑ [Synthetische Kraftstoffe](#), umweltbundesamt.de vom 32.02.2022, abgerufen am 14.06.2022
8. ↑ [Eine trügerische Hoffnung](#), zeit.de vom 07.03.2020, abgerufen am 14.03.2022

9. ↑ [Sind E-fuels eine saubere Alternative für Autos? Nein, sagt die Wissenschaft](#), handelsblatt.com vom 09.06.2022, abgerufen am 12.06.2022
10. ↑ [Wie Verbrenner verschwinden sollen](#), tagesschau.de vom 09.06.2022, abgerufen am 12.06.2022