



Berlin, 13.01.2026

Stellungnahme

**anlässlich der Öffentlichkeitsbeteiligung zum neuen
Klimaschutzprogramm der Bundesregierung**

Kontakt

**UNITI Bundesverband
EnergieMittelstand e.V.**

UNITI Haus Berlin
Jägerstraße 6 · 10117 Berlin
Postfach 08 07 51
10007 Berlin
T. (030) 755 414-300
F. (030) 755 414-559
info@uniti.de
www.uniti.de

Büro Brüssel
Rue de Crayer 7 · 1000 Bruxelles
T: + 32 (2) 70 989 18

*Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz,
Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN)*
Stresemannstraße 128 - 130
10117 Berlin
Per Mail: klimaschutzprogramm@bmukn.bund.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehmen wir als UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. die Möglichkeit wahr, eine Eingabe zur Öffentlichkeitsbeteiligung des BMUKN zum neuen Klimaschutzprogramm der Bundesregierung einzureichen.

Einführung: Ausgestaltung des zukünftigen Energiesystems

Moleküle decken rund 80 Prozent des gesamten Endenergiebedarfs in Deutschland. Strom hat am Gesamtenergiebedarf einen Anteil von 20 Prozent. Selbst falls es gelingt, durch Effizienzsteigerung und Elektrifizierung den Stromanteil am Gesamtenergiebedarf bis 2045 auf 50 Prozent zu steigern, wird die Hälfte der zukünftig benötigten Endenergie in Form von erneuerbaren gasförmigen und flüssigen Molekülen zur Verfügung stehen müssen¹, beispielsweise für die energieintensive Industrie (chemische Industrie, Stahl, Grundstoffindustrie), den Energiesektor (Beispiel wasserstoffbasierte Gaskraftwerke und Energiespeicherung), den Gebäudebereich (gasförmige und flüssige Brennstoffe) und den Verkehr (flüssige und gasförmige Kraftstoffe). Auch die Potenziale einer heimischen Erzeugung biogener Gase und Flüssigkeiten sollten nicht vernachlässigt und als Teil einer erfolgreichen Energiewende mitgedacht werden.

In der politischen Debatte über die Frage, wie Deutschland das Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2045 erreichen kann, wird der zukünftige Bedarf an grünen Molekülen trotz der Veröffentlichung der nationalen *Importstrategie Wasserstoff und Wasserstoffderivate* aus dem Jahr 2024 immer noch zu wenig als integraler Teil der Energiewende angesehen. Die strategische Ausgestaltung der Energiewende sollte die Nutzung und damit den Bedarf nach erneuerbaren flüssigen und gasförmigen Energieträgern wie Wasserstoff und -Derivaten deutlich stärker fokussieren. Die Energiewende darf nicht nur als Strom- sondern muss auch als Molekülwende gedacht werden.

Im Folgenden gehen wir auf die vom BMUKN gestellten Leitfragen in Gänze ein und legen einen Schwerpunkt darauf, welche zusätzlichen, konkreten Maßnahmen bzw. Änderungen bestehender Maßnahmen, die Erreichung der Klimaziele ermöglichen würden.

¹ Siehe Fraunhofer IEE, Endenergiebedarf 2050 im »Barometer der Energiewende«, [Link](#)

Verkehrssektor

Um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, wird es aus unserer Sicht massiv darauf ankommen, einen **ambitionierten und schnellen Markthochlauf nicht-fossiler Kraftstoffe** anzureizen und zu ermöglichen. Dies kann maßgeblich durch die Verbesserung der bestehenden Regulierung unterstützt werden, so dass bereits verfügbare erneuerbare Kraftstoffe eine breitere Anwendung finden und neue innovative Kraftstofflösungen einen Markteintritt generieren können. Deutschland muss zum Leitmarkt für erneuerbare Kraftstoffe in Europa werden und den Wandel aktiv gestalten.

Es bedarf passender und damit besserer Regulierungen auf nationaler wie europäischer Ebene, um Investitionen anzureizen und Investitionssicherheiten für Kraftstoff-Projekte zu bieten, um schlussendlich den Einsatz von grünen Molekülen wie Kraftstoffen zu unterstützen. Regulative Hemmnisse und Blockaden auf europäischer und nationaler Ebene müssen beseitigt werden, da sie derzeit einen Mengenhochlauf und die attraktive Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe verhindern.

Unterstützt von einer klugen Wirtschaftspolitik kann die bestehende Kraftstoffwirtschaft auf die Weiterverarbeitung von erneuerbaren Kraftstoffen ausgerichtet und gleichzeitig eine neue Exportbranche für erneuerbare Kraftstofftechnologien und Anlagen aufgebaut werden. Dies wäre ein wichtiger Impuls zur **Belebung der Konjunktur**.

Da die momentane konjunkturelle Situation der Bundesrepublik auch im internationalen Vergleich schlecht dasteht, sollte zusätzlich der Wirtschaftsfaktor der Automobilindustrie beachtet werden. Europäische Hersteller und Zulieferer sind weltweit führend bei Entwicklung und Herstellung moderner, effizienter Verbrennungsmotoren. Allein in Deutschland hängen rund 600.000 Arbeitsplätze und mehrere hundert Milliarden Euro industrieller Wertschöpfung jährlich vom Verbrennungsmotor ab. Das derzeit faktische Zulassungsverbot von Pkw mit Verbrennungsmotor, welches ignoriert, dass ein Verbrenner mit nicht-fossilen Kraftstoffen CO₂-arm oder sogar CO₂-frei genutzt werden kann, legt die Axt an das Rückgrat einer deutschen Schlüsselindustrie und gefährdet damit massiv den Wirtschaftsstandort und den Wohlstand unseres Landes.

Denn mit einem Zulassungsverbot droht Europa als Heimatmarkt für den Verbrennungsmotor als vollwertige Technologie wegzufallen, was mit dem Verlust von technologischem Spitzen-Know-how, Forschungs- und Entwicklungskapazitäten sowie letztlich von Produktionsstandorten in Europa einhergeht. Andere Automobilregionen dagegen setzen auf Antriebsvielfalt und pragmatische Lösungen. Mit dem Zulassungsverbot wird die Möglichkeit der Weiterentwicklung des Verbrennungsmotors für verschiedene Anwendungen in Europa deutlich erschwert. Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie sollte jedoch erhalten und gestärkt werden.

Durch innovative Technologien wie erneuerbare Kraftstoffe, wie z. B. E-Fuels, die sowohl in der Fahrzeug-Bestandsflotte (ohne deren Umrüstung) als auch in Neufahrzeugen genutzt werden können, hat die Automobilindustrie die Möglichkeit, auch im Zeitalter der Defossilisierung des Straßenverkehrs ihre globale Marktführerschaft zu behaupten sowie Arbeitsplätze und Wertschöpfung zu erhalten, weil die bestehende Fertigungsinfrastruktur sowie Produktionslinien und die bewährte Qualität der europäischen Fahrzeuge erhalten bleiben kann.

- E-Fuels erfüllen gängige EU-Kraftstoff-Normen und können direkt, schnell und vielseitig eingesetzt werden. So lassen sie sich über die bestehende Infrastruktur bis zum Kunden an die Tankstelle bringen. Für ihren Einsatz sowohl als Beimischung als auch in Reinform sind keine technischen Anpassungen an Fahrzeugen mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren erforderlich. Damit ist kein teurer Technologiewechsel notwendig und E-Fuels können auch im Fahrzeugbestand verwendet werden. Im Bestand stellen erneuerbare Kraftstoffe wie beispielsweise E-Fuels sogar die einzige Möglichkeit dar, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in die Bemühungen zum Erreichen der CO₂-Neutralität einzubeziehen.
- E-Fuels haben eine hohe Energiedichte und sind leicht speicherbar. Sie ermöglichen es, erneuerbare Energien aus sonnen- und windreichen Regionen der Welt in flüssiger Form zu importieren und nutzbar zu machen. Der Import grünstrombasierter Flüssigkraftstoffe für den Verkehr schont das begrenzte Grünstrompotential in Deutschland, welches für Industrie, Gewerbe, Haushalte und bereits elektrifizierte Anwendungen dringend benötigt wird².
- E-Fuels lassen sich zukünftig für rund einen Euro je Liter herstellen und sorgen so dafür, dass Mobilität für Verbraucher und Unternehmen bezahlbar bleibt³.
- Angesichts einer immer weiter steigenden Nutzungsdauer von Pkw in der EU⁴ ist nicht mit einem schnellen Flottenaustausch (insgesamt über 250 Mio. Pkw) in einem absehbaren Zeitraum zu rechnen.

² Frontier Economics (2023): Verfügbarkeit und zielführender Einsatz von in Deutschland hergestelltem erneuerbaren Strom, [LINK](#).

³ Frontier Economics (2025): Szenarien für den Markthochlauf von E-Fuels im Straßenverkehr, [Link](#).

⁴ European Environment Agency, 08.05.25: Age of the EU passenger cars, [LINK](#).

Mögliche jährliche CO₂-Einsparungen bei einer Beimischung von E-Fuels von 5 Prozent zu Otto- und Dieselkraftstoff (OK/DK) basierend auf dem Jahr 2024:

- 2,8 Mio. t CO₂ zusätzlich eingespart bei Beimischung zu heutigem Ottokraftstoff
 - 5,5 Mio. t CO₂ zusätzlich eingespart bei Beimischung zu heutigem Dieselkraftstoff
- Summe: 8,1 Mio. t CO₂ Einsparungen insgesamt⁵**

Die umfangreiche Anerkennung von E-Fuels als Schlüsseltechnologien für die Klimaneutralität auch im Straßenverkehr sollte daher Teil der deutschen Zielstellung werden. Erst die Möglichkeit im mit Abstand größtem Absatzmarkt (Pkw, Lkw usw.) Produkte zu veräußern, schafft einen umfassenden Anreiz für Investitionen in den Ausbau von Produktionsanlagen für E-Fuels. Dadurch wird die Marktdurchdringung erhöht und der Weg zur Klimaneutralität weiter beschritten.

Wärmemarkt

Auch im Wärmemarkt können erneuerbare Flüssigbrennstoffe zum Einsatz kommen und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Aus Sicht von UNITI sind die Klimaziele bei der Wärmeversorgung im Gebäudesektor nur durch einen klimazielkonformen Energieträger- und Technologiemix erreichbar. Das Gebäudeenergiegesetz bildet dafür eine passende regulative Grundlage. Wir appellieren dafür, dass der zunehmende Einsatz erneuerbarer Flüssigbrennstoffe bzw. grünen Heizöls in modernen effizienten Brennwert- und Hybridheizungen als Lösungsoption erhalten bleibt. Denn aufgrund der vielfältigen Lebensrealitäten und individuellen Ausgangssituationen muss den Verbraucherinnen und Verbrauchern Entscheidungsfreiheit bei der Wahl ihrer klimafreundlichen Wärmeversorgung von morgen gelassen werden. So kann grünes Heizöl in modernen Brennwert- und Hybridheizungen effizient eingesetzt werden. Im Markt werden neue Heizgeräte und technische Komponenten bereits mit dem „Green-Fuels-Ready-Produktlabel“ gekennzeichnet und damit für den Einsatz von Grünem Heizöl bis zu 100 Prozent von den Herstellern freigegeben.

Neben der physischen Beimengung sollte vor allem die bilanzielle Anrechenbarkeit von Grünem Heizöl regulativ ermöglicht werden. Statt vieler Detailvorgaben sollten Einfachheit, Technologieoffenheit und Flexibilität die ordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen des GEG prägen, um Nachhaltigkeit und Versorgungssicherheit bei der Transformation jederzeit zu gewährleisten. Der Energiemittelstand wird dazu seinen Beitrag leisten und steht für einen

⁵ Eigene Berechnung auf Grundlage AG Energiebilanzen.

Dialog bezüglich pragmatischer und zielführender Branchenkonzepte hin zu den Erneuerbaren Energien im Wärmemarkt zur Verfügung.

Maßnahmenvorschläge UNITI

Es gilt folgende Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen anzugehen, die teils grundsätzlicher Natur sind, aber auch direkt angegangen werden können:

- Wir verweisen auf den [**Arbeitsbericht**](#) des „**Expertenforums klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur**“ (EKMI) des Bundesministeriums für Verkehr aus Juli 2025, der Vorschläge und Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor beinhaltet. Besonders die Empfehlungen zur Kraftstoffregulierung und zur Unterstützung des Markthochlaufs sollten Eingang in das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung finden.
- **Europäische Pkw- und Lkw-Flottenregulierung ändern, um Zulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren wieder zu ermöglichen.**
 - Das EU-Verbot für Neuwagen mit Verbrennungsmotor ab 2035 ist laut einer aktuellen länderübergreifenden Umfrage mit 15.000 Befragten in Frankreich, Polen und Deutschland die unbeliebteste Klimaschutzmaßnahme. Und das in sämtlichen politischen Lagern. Die ungebrochen große Nachfrage nach neuen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zeigt des Weiteren, dass die große Mehrheit der Autofahrer weiterhin an dieser vertrauten Antriebstechnologie festhalten möchte.
 - Verbrennungsmotoren in verschiedenen Anwendungen und Ausprägungen sind auch zukünftig technisch unverzichtbar, weil sie als einzige den hohen Energiegehalt flüssiger Kraftstoffe nutzen können und damit deutliche Vorteile in der Leistungsfähigkeit haben. Ein EU-Zulassungsverbot sorgt dafür, dass moderne Verbrennungsmotoren nicht mehr hierzulande entwickelt, gebaut und genutzt werden können, sondern außerhalb Europas. So investiert China in die Weiterentwicklung des Verbrenners. Zudem dominiert das Land sowohl die für die Elektromobilität relevanten Rohstoffmärkte als auch jede Stufe der Lieferketten und damit die Produktion von E-Auto-Akkus. Deutschland drohen daher mit der Elektromobilität neue Abhängigkeiten.
 - Die angestrebte Änderung der derzeitigen Pkw-Flottenregulierung sollte die Einführung einer neuen Fahrzeugklasse für erneuerbare Antriebe vorsehen, die vollständig mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden – wie bereits von der Kommission in der letzten Revision der CO₂-Standards angekündigt. Die „Working Group on Monitoring Methodologies of CO₂ Neutral Fuels (WGMM)“ hat bereits im November 2024 einen [**Bericht**](#) mit Umsetzungsvorschlägen veröffentlicht. Eine

Anrechnung sämtlicher Kraftstoffe, die der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) entsprechen, sollte ermöglicht werden.

- Ein Anreizmechanismus für nachhaltige Kraftstoffe sollte unverzüglich und nicht erst 2035 greifen, um bestehende Produktionskapazitäten zu aktivieren und Planungssicherheit für neue Projekte zu schaffen.
- Die im Entwurf der EU-Kommission vom 18. Dezember 2025 vorgeschlagene feste Obergrenze von 3 % anrechenbarer Kraftstoffe hemmt Investitionen und hält Potentialmengen künstlich klein. Ein technologieneutraler Ansatz sollte dagegen Marktdynamiken auslösen und Investitionen in zusätzliche Kraftstoffmengen anreizen.
- Diese Punkte sollten auch Eingang in die Anpassung der europäischen Lkw-Fottenregulierung finden.
- **Eine ambitionierte und anwendungsoptimierte europäische Kraftstoffregulierung:** Das BMUKN hat einen Kabinettsentwurf zur nationalen Umsetzung der RED III vorgelegt, der eine gute Grundlage für das weitere Beratungsverfahren bildet. Der Gesetzentwurf sieht vor, dass die THG-Quote bis 2040 festgelegt wird. Wir plädieren dafür, dass sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine ambitionierte Anpassung der bestehenden RED einsetzt. Dies sollte eine Weiterentwicklung bis 2050 beinhalten und ambitionierte Beimischungsquoten für RED-konforme Kraftstoffe vorsehen.

Entscheidend ist zudem eine anwendungsoptimierte und Hochlauf-orientierte Anpassung der RED-Produktionskriterien für Wasserstoff und damit Wasserstoffderivaten. Derzeit verhindern die Produktionsvorgaben durch unsichere und teils nicht erfüllbare Vorgaben den schnellen Markthochlauf und führen zu teuren und exklusiven Produkten, die im Markt nur schwer einen Absatz finden werden. So führen die derzeitigen Strombezugs- und Nachhaltigkeitskriterien für RFNBO de facto zu einem Einfuhrverbot für synthetische Kraftstoffe, die mit CO₂ aus industriellen Punktquellen in Drittländern hergestellt wurden (ein dortiges Emissionshandelssystem wird von der EU gefordert). Es braucht eine Bestandsschutzregelung für bereits gebaute oder in Bau befindliche Anlagen. Es ist eine globale Kohlenstoffstrategie notwendig, um einen CO₂-Kreislauf zu etablieren. Es braucht eine schnelle Etablierung einheitlicher Nachhaltigkeitskriterien (idealerweise global) und damit von Zertifizierungssystemen

- **Flexibilisierung der nationalen Schutzsortenpflicht** an Tank- und öffentlich zugänglichen Betriebstankstellen: Durch eine Änderung der 10. BImSchV könnte eine Flexibilisierung der Verpflichtung, Super E5 bzw. B7-Diesel als Benzin- bzw. Diesel-Schutzsorte anbieten zu müssen, erreicht werden. Die heutige Angebotspflicht blockiert Tank- und Lagerinfrastrukturen an Tankstellen für neue Kraftstoffsorten. Beispielsweise stünde mit Super Plus weiterhin ein Ottokraftstoff mit E5-Anteil zur Verfügung.

Jährliche CO₂-Einsparung bei vollständiger Ersetzung von Super E5 durch Super E10⁶: über 2 Tonnen CO₂

- Die Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe sollte national durch einen **ermäßigten Energiesteuersatz** auf diese Kraftstoffe angereizt werden. Darüber hinaus sollte Deutschland die Umsetzung der Besteuerung von Kraftstoffen nach ihrer Klimawirkung durch eine Reform der EU-Energiesteuerrichtlinie forcieren. Niedrigere Energiesteuersätze für erneuerbare Kraftstoffe würden deren Nachteile bei den Herstellungskosten gegenüber fossilen Kraftstoffen ausgleichen. So zeigt eine neue Studie von Frontier Economics⁷, dass sich der Endverbraucherpreis für einen zukünftigen Kraftstoffmix mit zunehmenden E-Fuels-Anteilen in heute vergleichbaren Größenordnungen bewegen könnte, wenn auch steuerliche Anpassungen vorgenommen würden. Langfristig wären laut Studie damit Endverbraucherpreise für E-Diesel in Höhe von 1,59 Euro pro Liter und für E-Benzin in Höhe von 1,37 Euro pro Liter möglich.
- **Europäische und nationale Mautregulierung** zur Schaffung von Nutzungsanreizen anpassen: Die CO₂-Preiskomponente der nationalen Lkw-Maut sollte den Einsatz CO₂-armer und CO₂-neutraler Kraftstoffe berücksichtigen, da sonst Speditionen keinen Anreiz haben, solche Kraftstoffe einzusetzen. Deutschland sollte auf EU-Ebene auf eine Änderung der Eurovignettenrichtlinie hinwirken, damit sowohl national als auch EU-weit eine CO₂ – Bilanzierung über eine Well-to-Wheel-Betrachtung bei der Lkw-Maut möglich wird.
- Gemeinsam mit der Wirtschaft sollte eine **nationale wie europäische Kraftstoffstrategie** aufgesetzt werden, die das Ziel hat, durch passende Rahmenbedingungen und begleitende Maßnahmen, nicht-fossilen Kraftstoffen möglichst schnell zur Marktdurchdringung zu verhelfen. Die Kraftstoffwirtschaft muss auf die Weiterverarbeitung von erneuerbaren Kraftstoffen ausgerichtet werden, und gleichzeitig muss eine neue Exportbranche für erneuerbare Kraftstofftechnologien aufgebaut werden. Der etablierte internationale **E-Fuels-Dialog** mit Partnern muss fortgeführt und ausgebaut sowie ein internationaler Biokraftstoff-Dialog aufgebaut werden mit dem Ziel, gemeinsame Standards zu

⁶ Eigene Berechnung auf Grundlage AG Energiebilanzen.

⁷ Studie „Szenarien für den Markthochlauf von E-Fuels im Straßenverkehr“ (2025) von Frontier Economics, [Link](#).

erarbeiten. Mit Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft sollten im Rahmen einer nationalen Kraftstoffstrategie aktuelle Hemmnisse identifiziert, Erfordernisse formuliert und konkrete Umsetzungsschritte für den Hochlauf regenerativer Kraftstoffe vereinbart werden.

- Eine **Öffentlichkeitskampagne zum korrekten Reifendruck** bei Fahrzeugen starten. Wir schlagen vor zu überprüfen, ob Verbraucher in Deutschland sensibilisiert werden können, zwischen Inspektionsintervallen selbst auf den passenden Reifendruck zu achten. Der jährliche Mehrverbrauch in Europa bei Pkw, der durch zu schwach gefüllte Reifen entsteht, beträgt drei Milliarden Liter Kraftstoff⁸.

Für Rückfragen und einen fachlichen Austausch mit Ihrem Hause stehen wir sehr gern zur Verfügung.

⁸ Quelle: ADAC, 02.06.2025 (<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/reifen/sicherheit/reifendruck/>).

Kontakt

RA Elmar Kühn

Hauptgeschäftsführer
E-Mail: kuehn@uniti.de
Tel.: +49 (0)30/755 414 - 300

Dipl.VerWiss. Dominik Hellriegel

Leiter Politik
E-Mail: hellriegel@uniti.de
Tel.: +49 (0)30/755 414 - 416

Über UNITI

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4,3 Millionen Kunden die ca. 8.650 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 62 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 95 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 95 Prozent die meisten Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 95 Milliarden Euro und beschäftigen rund 100.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Lobbyregister-Nr. im Lobbyregister beim Deutschen Bundestag: R002822