



IMPULS – Der UNITI-Politikbrief

Juli 2026



**Bundesverband
EnergieMittelstand**
Fuels |  Lubes | Energy

Welche IMPULSe Sie in dieser Ausgabe erwarten

In Deutschland wird die Debatte über ein regulatorisches EU-Neuzulassungsverbot für Pkw mit Verbrennungsmotor besonders intensiv geführt. Der erste Artikel **„Die globale Bedeutung des Verbrennungsmotors für deutsche Automobilhersteller“** zeigt anhand der Zulassungszahlen in den Märkten EU, USA und China, welche Bedeutung Pkw mit Verbrennungsmotor und Hybridfahrzeuge weiterhin haben – und wie stark deutsche Hersteller davon profitieren.

Weltweit sind mehr als 500 Wasserstoff- und E-Fuels-Projekte angekündigt; über 120 Unternehmen wollen die Produktion von E-Fuels bis 2030 hochfahren. Im zweiten Artikel **„Studie der eFuel Alliance: Klimaziele der EU ohne E-Fuels nicht erreichbar“** stellen wir zentrale Ergebnisse einer aktuellen Marktpotenzialstudie vor. Sie zeigen, dass flüssige Kraftstoffe auch künftig in erheblichem Umfang benötigt werden und einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten müssen.

Langfristig könnten Endverbraucherpreise von 1,59 Euro pro Liter für E-Diesel und 1,37 Euro pro Liter für E-Benzin möglich sein. Voraussetzung dafür ist unter anderem eine sehr niedrige Mindestbesteuerung erneuerbarer Kraftstoffe. Diese Thematik greifen wir im dritten Artikel **„Energiesteuerrechtliche Senkung für erneuerbare Kraftstoffe umsetzen“** auf.

Der Deutsche Bundestag hat die Bundesregierung aufgefordert, die verpflichtende Vorhaltung von Super E5 an Tankstellen anzupassen. Die geltende Regelung bindet Infrastruktur- und Zapfsäulenkapazitäten und kann die Markteinführung innovativer

Kraftstoffe erschweren. Der vierte Artikel **„Bundestag fordert Flexibilisierung der Schutzsortenregelung für Super E5 – schnelle Umsetzung erforderlich“** beleuchtet den daraus folgenden Handlungsbedarf.

Der fünfte Artikel **„Energieresilienz und Klimaschutz mit grünen Molekülen“** zeigt, dass eine klimaschonende Energieversorgung heimisch erzeugte und importierte grüne Moleküle benötigt. Biogene und strombasierte Kraft- und Brennstoffe können dazu beitragen, den künftigen Molekülbedarf zu defossilisieren und die Energieversorgung resilienter zu machen.

Der sechste Artikel **„12. GWB-Novelle mindert Wettbewerb im Kraftstoffmarkt deutlich“** setzt sich mit der geplanten Änderung des Wettbewerbsrechts auseinander. Die vorgesehene verdachtsunabhängige Datenerfassung über alle vorgelagerten Marktstufen hinweg würde tief in den Kraftstoffmarkt eingreifen. In dem Artikel begründen wir unsere Ablehnung dieses Vorhabens.

Wir wünschen Ihnen eine erkenntnisreiche Lektüre



RA Elmar Kühn,
Hauptgeschäftsführer



Dominik Hellriegel,
Leiter Politik

1. Die globale Bedeutung des Verbrennungsmotors für deutsche Automobilhersteller

Europa und die Bundesrepublik exportieren eine enorme Anzahl an Fahrzeugen auf den Weltmarkt. Die Wertschöpfung findet dabei hier vor Ort statt. Solange Pkw mit Verbrennungsmotor auf anderen Automärkten fahren, besteht dort weiterhin ein Absatzmarkt für den Export. Dieser Markt würde durch ein Europäisches Verbot von Verbrennungsmotoren aber schrittweise ignoriert, wenn in seiner Folge Forschungs- und Produktionsstandorte wegbrechen. Dies hätte weitreichende Folgen auf die Beschäftigungs- und Wirtschaftsleistung in Deutschland.

Deutschland als Heimat einiger der weltweit größten Automobilhersteller beliefert nicht nur den heimischen Markt, sondern exportiert weltweit technologisch führende Produkte. Der Verbrennungsmotor, seit über einem Jahrhundert das Rückgrat der deutschen Automobilindustrie, steht nicht nur für Ingenieurskunst, sondern ist auch Garant für Millionen Arbeitsplätze entlang der automobilen Wertschöpfungskette.

Während der Umstieg auf die Elektromobilität von Teilen der Politik und Wirtschaft als einziger Weg zur Reduzierung von CO₂-Emissionen angesehen wird, drohen für die Automobilwirtschaft und den Arbeitsmarkt erhebliche Konsequenzen. Ein Zulassungsverbot neuer Verbrenner und ein damit einhergehendes Fertigungsaus dieses Antriebs könnte zu einem erheblichen Verlust an gutbezahlten Industriearbeitsplätzen hierzulande führen.

Der Verbrennungsmotor dominiert weiterhin die Pkw-Neuzulassungen weltweit. Auch die Anteile von Fahrzeugen mit Hybridmotoren sind mittlerweile nennenswert, mit hohen Wachstumsraten in China und

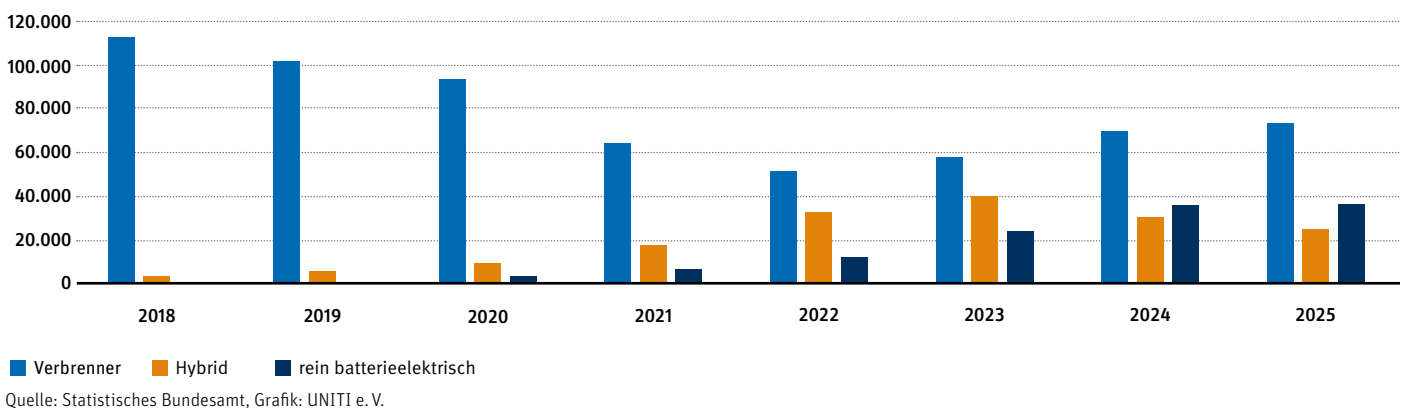
der EU. Diese Trends verdeutlichen, dass der Übergang zu Elektrofahrzeugen nicht abrupt erfolgen wird, sondern vor allem eine schrittweise Integration alternativer Antriebsarten stattfindet. Dabei kann auch der Beitrag des Verbrenners zum Klimaschutz wachsen, wenn dieser durch technologische Innovationen wie synthetische Kraftstoffe klimafreundlich nutzbar wird.

Grundsätzlich stellt sich in der Antriebsdebatte die Frage, warum Deutschland als Vorreiter in der Entwicklung effizienter Verbrennungshybridmotoren, seine etablierte Industrie aufgeben sollte. Analysen warnen, dass ein radikal erzwungener Wechsel zur Elektromobilität die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands im globalen Automobilsektor massiv schwächen könnte, da diese maßgeblich von diesen abhängen.

Starke Nachfrage treibt Verbrenner-Geschäft deutscher Autobauer an und zeigen Präsenz in den Leitmärkten

Deutsche Automobilhersteller profitieren in den Leitmärkten besonders bei Fahrzeugen mit Verbren-

Grafik 1: Exporte aus Deutschland von Pkw nach ausgewählten Antriebsarten (in Mio. Euro)



nungsmotor von einer anhaltend starken Nachfrage. Die Verteilung der Antriebsarten bei den Pkw-Neuzulassungen deutscher Hersteller in den Märkten Europa, USA und China im Jahr 2024 verdeutlicht dies. In weiteren wichtigen Automobilmärkten wie Indien, Japan und Südkorea sind über 90 % der Neuzulassungen deutscher Automobilhersteller mit Verbrennungsmotor ausgestattet.

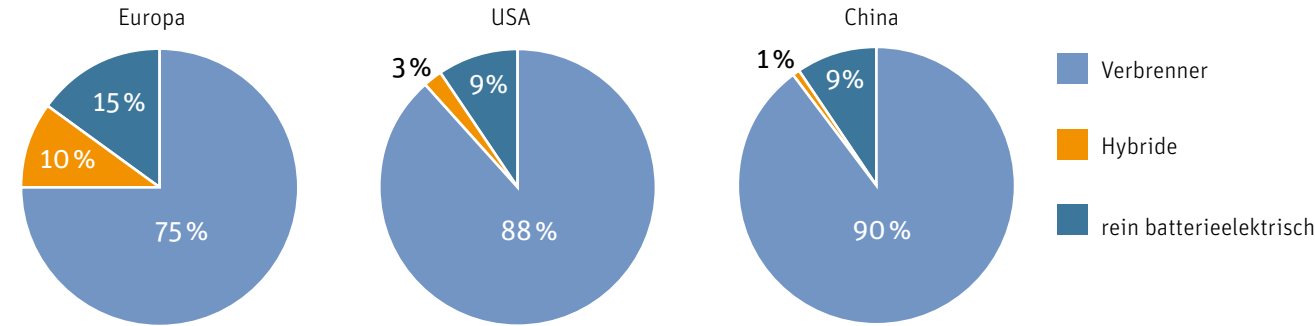
Die Strategien zur Defossilisierung des Straßenverkehrs unterscheiden sich international erheblich. Die Europäische Union ist bisher die einzige wirtschaftlich bedeutende Region, welche ein pauschales Neuzulassungsverbot für Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor vorsieht. Währenddessen setzen andere bedeutende

Automobilmärkte und Automobilherstellerregionen bei der Defossilisierung des Straßenverkehrs auch auf Kraftstoffstrategien und einen technologieoffenen Antriebsmix.

Markt- und Exportstärke von Pkw mit Verbrennungsmotor deutscher Hersteller

Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Deutschland. In den Jahren 2023 und 2024 war der Exportwert von Verbrennerfahrzeugen doppelt so hoch wie der von Elektroautos. Diese Zahlen unterstreichen die anhaltende globale Nachfrage nach Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Diese Nachfrage nach Pkw mit Verbrenner- oder Hybridantrieb

Grafik 2: Anteil Fahrzeuge deutscher Hersteller an Pkw-Neuzulassungen in 2024 in Europa*, USA, China



erfordert von deutschen Automobilherstellern flexible Strategien mit einem ausgewogenen Antriebsmix, der auf die Nachfrage der Kunden in den jeweiligen Märkten abgestimmt ist. Dafür bedarf es des Erhalts von Forschung und Entwicklung sowie von Produktionskapazitäten für die Verbrenner-technologie in Deutschland und der EU. Nur auf diese Weise lassen sich technologische Führerschaft und Innovationen gewährleisten, welche die starke internationale Marktstellung deutscher Hersteller begründet.

Auswirkungen auf die Bruttowertschöpfung

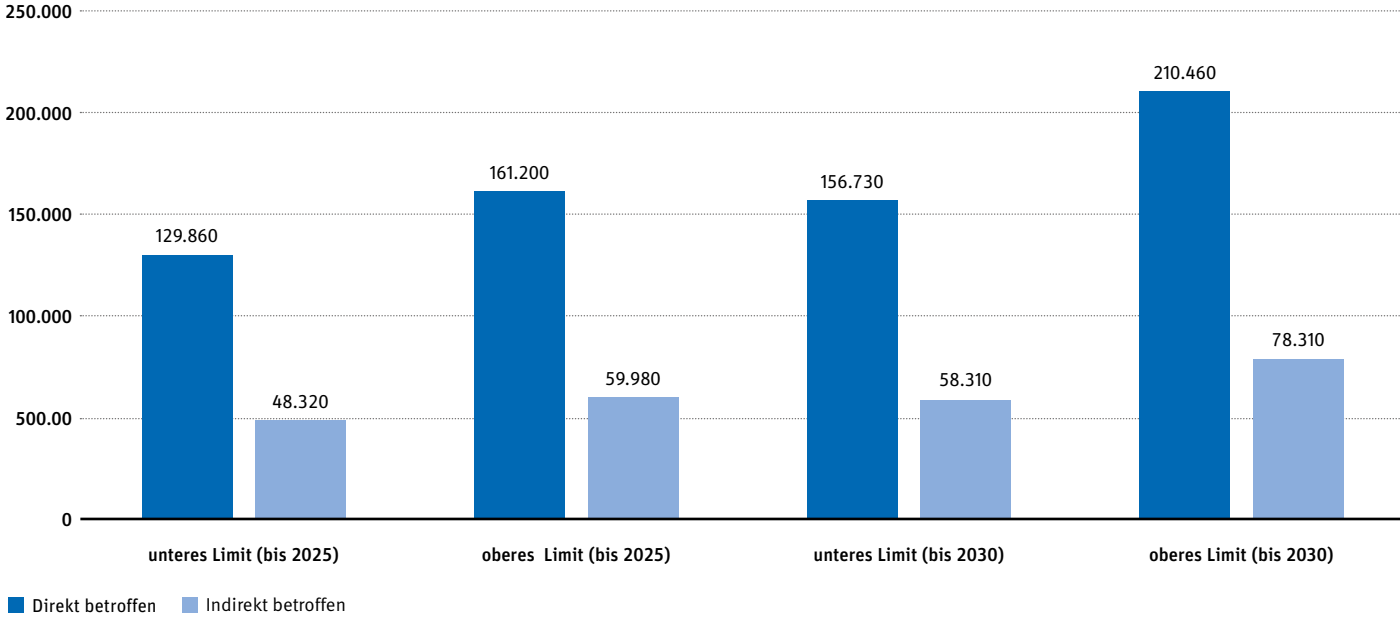
Die Automobilindustrie war jahrzehntelang ein Fundament der europäischen Wirtschaft. Aktuell trägt ein in Europa hergestelltes und verkauftes Fahrzeug mit Verbrennungsmotor zu **85 bis 90 %** des Listenpreises zur europäischen Wertschöpfung bei. Dieser Beitrag verteilt sich etwa hälftig auf direkte (Karosserie, Antriebsstrang, Software und Elektronik) und

indirekte Wertschöpfung wie Forschung und Entwicklung.

Bei einem batterieelektrischen Fahrzeug, das von einem europäischen Hersteller in Europa produziert wird, sinkt der Wertschöpfungsanteil auf **70 bis 75 %** des Listenpreises. Der Grund hierfür liegt vor allem in der Abhängigkeit von Batterien, die häufig aus Asien importiert werden. Wird ein BEV von einem nicht-europäischen Hersteller in Europa produziert, beträgt der Anteil europäischer Wertschöpfung **lediglich 55 bis 60 %**. Bei importierten BEVs fällt der Wertschöpfungsanteil sogar auf **nur 15 bis 20 %**.

Der Übergang vom Verbrennungsmotor zur Elektromobilität stellt besonders für die Beschäftigung innerhalb der Automobilindustrie eine erhebliche Herausforderung dar. Die Technologie- und Produktionsverlagerung hat bereits in der Vergangenheit zu Arbeitsplatzverlusten geführt und könnte sich

Grafik 3: Anzahl gefährdeter Arbeitsplätze in der Automobilindustrie in Deutschland durch Transformation zur Elektromobilität bis 2030



bis 2035 weiter verstärken. Nach konservativer Schätzung werden mindestens 156.700 Arbeitsplätze in der Automobilindustrie von einer Transformation hin zur Elektromobilität direkt betroffen und gefährdet sein. Maximal kann die Zahl der gefährdeten Arbeitsplätze bis zum Jahr 2030 nach heutigen Berechnungen auf rund 210.500 hinauslaufen.

Mit Innovationen in eine bessere Zukunft

Deutschland steht vor der Herausforderung, seine traditionelle Stärke im Bereich der Verbrennungsmotoren mit den Anforderungen an eine nachhaltige Mobilität zu vereinen. Die anhaltend hohe Nachfrage nach Pkw mit Verbrenner- oder Hybridantrieb erfordert von deutschen Automobilherstellern flexible Strategien mit einem ausgewogenen Antriebsmix, der auf die Nachfrage der Kunden in den jeweiligen Märkten abgestimmt ist.

Durch innovative Technologien wie erneuerbare Kraftstoffe (z.B. E-Fuels), die Nutzung der bestehenden Infrastruktur sowie Produktionslinien und die bewährte Qualität der deutschen Fahrzeuge hat die Automobilindustrie eine einzigartige Möglichkeit, auch in einer sich wandelnden Branche ihre globale Marktführerschaft zu behaupten und Arbeitsplätze zu erhalten.

Letztlich wird es darauf ankommen, den Innovationsgeist und die Ingenieurskunst, die Deutsch-

land seit Jahrzehnten prägen, mit einer zukunftsorientierten Strategie zu verbinden, um langfristig wirtschaftlichen und ökologischen Erfolg zu gewährleisten.

Folgen der aktuellen EU-Verbotsregulierung

Das EU-Neuzulassungsverbot für Verbrenner macht global betrachtet weder wirtschaftlich noch klimapolitisch Sinn. Europäische Alleingänge in Form von Verboten verhindern Innovationen und gefährden Arbeitsplätze in der Automobilindustrie.

Durch ein Verbot droht Europa als Heimatmarkt für den Verbrennungsmotor wegzufallen. Das geht mit Verlust von technologischem Spitzen-Know-how, Forschungs- und Entwicklungskapazitäten sowie letztlich von Produktionsstandorten in Europa einher.

Die EU sendet mit dem Verbrennerverbot das Signal, dass sie Klimaschutz nicht entschlossen und unter Einbeziehung sämtlicher verfügbarer Technologiepfade, also auch einer Kraftstofflösung, voranbringen möchte. Investitionen in den Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe sowohl für Fahrzeuge im Bestand als auch für zukünftige Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden ausgebremst, wenn das zukünftige Absatzpotential auf dem mengentechnisch weitaus größten Absatzmarkt – dem Straßenverkehr – für erneuerbare Fuels regulatorisch zwangsgeschrumpft wird.

UNITI fordert:

Es ist zu begrüßen, dass die Bundesregierung ihre Position zu den EU-Vorschlägen bezgl. der Pkw-Flottenregulierung festgelegt hat. Diese lautet: Pro Technologieoffenheit und eine nahe Verbrenner-zukunft mit erneuerbaren Kraftstoffen.

Diese Position gilt es nun, im Rat klar darzustellen und für eine Durchsetzung durch Findung einer Mehrheit im Rat zu sorgen.

2. Studie der eFuel Alliance: Klimaziele der EU ohne E-Fuels nicht erreichbar

Ab 2046 könnten fossile Kraftstoffe in der EU vollständig durch erneuerbare Kraftstoffe ersetzt werden. Das ist das Ergebnis einer [Studie der E-Fuels Alliance und Porsche Consulting](#). Die Studie hat unter anderem das Potenzial von E-Fuels für den europäischen Verkehrssektor untersucht. Das Ergebnis beruht auf einer Analyse der Engpässe aller Antriebstechnologien. Über 500 Wasserstoff und E-Fuels-Projekte sind weltweit angekündigt, mehr als 120 Unternehmen wollen die Produktion von E-Fuels bis 2030 hochfahren. E-Fuels sind erneuerbare Kraftstoffe, hergestellt aus grünem Strom, Wasser und CO₂, und sind neben der Elektromobilität grundlegend für einen klimaneutralen Verkehr.

Als Basis der Untersuchung dient eine Folgenabschätzung der EU-Kommission für die Klimaziele 2040. Die EU-Kommission geht davon aus, dass 2040 noch rund 37 % der Pkw, 62 % der Lkw und mehr als 80 % der Schiffe und Flugzeuge auf flüssige Kraftstoffe angewiesen sein werden.

Flüssige Kraftstoffe bleiben bedeutend

Trotz des Hochlaufs der Elektromobilität wird über die Hälfte des Energiebedarfs in den vier betrachteten Mobilitätssegmenten Pkw, Lkw/Busse, Schifffahrt und Luftfahrt im Jahr 2050 mit flüssigen Kraftstoffen gedeckt. Die Studie untersucht diesen Bedarf auf Basis von industriellen Engpässen bei Elektromobilität, E-Fuels und Wasserstoff. Die Engpass-Analyse verdeutlicht, dass die von der EU prognostizierten Szenarien für den Hochlauf der Elektromobilität kurzfristig aufgrund von zu geringen Verfügbarkeiten bestimmter Rohstoffe, wie zum Beispiel Nickel oder Lithium, sowie langfristig wegen mangelnden Ausbaus des Stromnetzes nicht realistisch sind. Der Bedarf an flüssigen Kraftstoffen

im gesamten Verkehrssektor ist ab 2040 damit noch größer als von der EU-Kommission angenommen und gefährdet das Erreichen der Klimaziele.

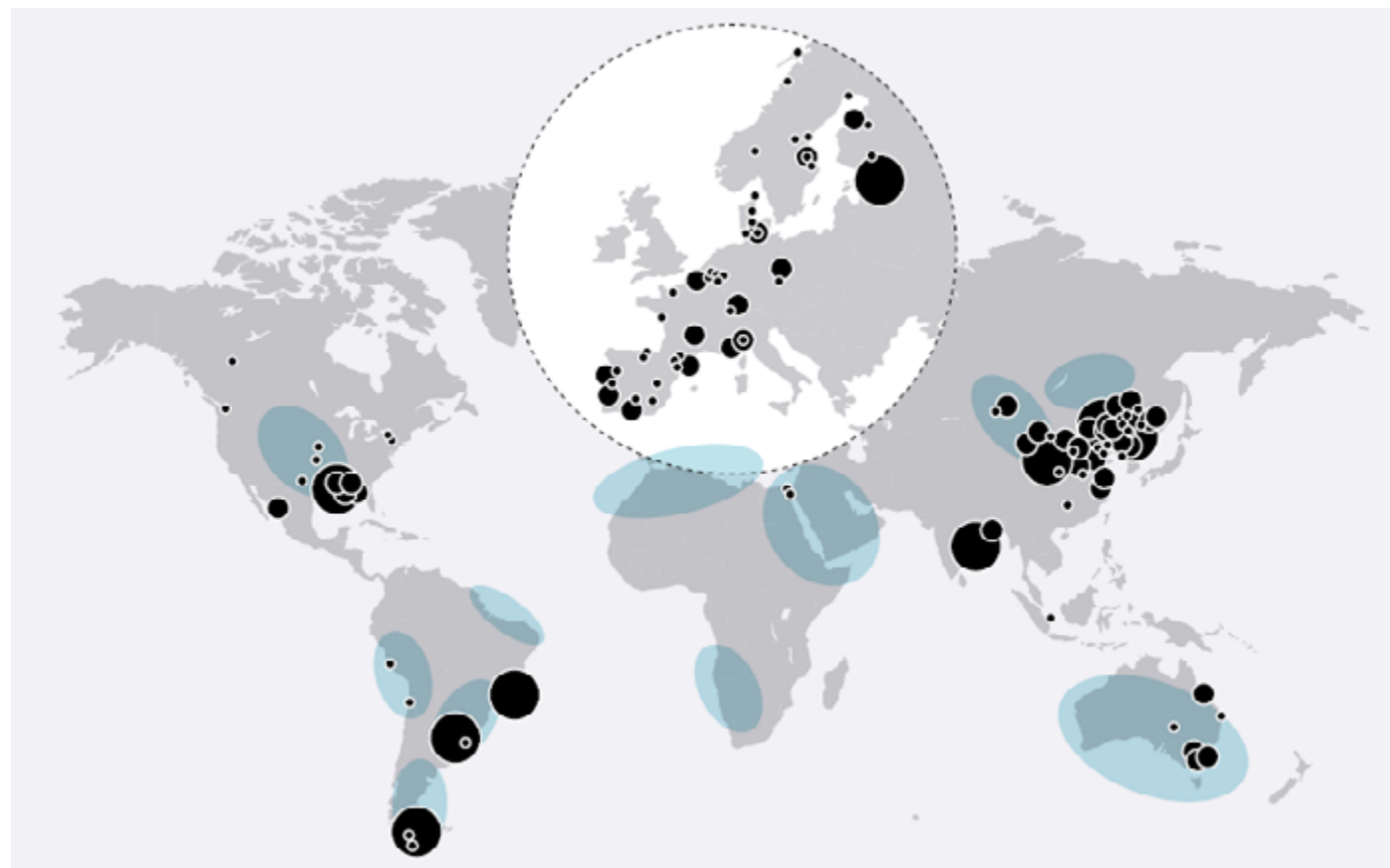
Großes Mengenpotenzial für E-Fuels

Wird das volle industrielle Potenzial ausgeschöpft, könnte der EU-Markt für E-Fuels bis 2045 ein Volumen von mehr als 200 Milliarden Litern Benzinäquivalent erreichen. Das Potenzial ist damit größer als die benötigte Nachfrage nach erneuerbarem Kraftstoff in der EU. Eine Verteilproblematik zwischen Luft- und Schifffahrt sowie dem Straßenverkehr bestünde nicht. Die Studie geht davon aus, dass bei voller Produktion auch der Bestand mit E-Fuels betankt werden kann. Damit können die Klimaziele trotz verlangsamten Hochlaufs der Elektromobilität erreicht werden.

Viele Projekte für E-Fuels in der Pipeline

Rund 300 Projekte wollen E-Fuels für den Verkehrssektor herstellen. Die anderen 200 Projekte konzen-

Weltweit angekündigte E-Fuels-Produktionsprojekte im Jahr 2030 nach Kapazität:



Quelle: Studie eFuel Alliance (2026), Das Marktpotenzial von eFuels, Abb. 57, S. 127.

trieren sich auf Industrieanwendungen. Bis 2030 könnten Verkehrsprojekte rund 20 Mrd. Liter produzieren. Mehr als 80 Prozent der angekündigten Projekte plant E-Methanol zu produzieren. E-Methanol gilt als Plattformkraftstoff und lässt sich über alle vier Mobilitätssegmente nutzen. Diese Vielseitigkeit macht E-Methanol attraktiv.

Hochlauf stockt aktuell

Die finale Investitionsentscheidung ist eine entscheidende Hürde für den globalen Produktionshochlauf von E-Fuels. Regulatorische Rahmenbedingungen sind entscheidend, Unsicherheiten für Investoren und E-Fuels-Abnehmer abzubauen und Investitionen und damit Markthochlaufmengen anzureizen. Es bedarf konkreter regulativer Ver-

besserungen und Maßnahmen in Kombination mit De-Risking Maßnahmen, um Investitionssicherheit zu schaffen.

Nur für 6 Prozent der für 2030 geplanten E-Fuels-Kapazitäten (rund 20 Mrd. Liter) ist die Finanzierung gesichert, von der sich der Großteil im Bau befindet, während ein kleiner Teil bereits in Betrieb ist. 94 Prozent der angekündigten Produktionskapazitäten warten auf die finale Investitionsentscheidung.

Regulative Flankierung sorgen für Derisking von Investitionen

Langfristige Abnahmeverpflichtungen könnten durch die Erhöhung der E-Fuels-Quoten (u. a.



RFNBO-Quote in der RED für gesamten Verkehrssektor) mit klaren langfristigen Projektionen und definierten Bedingungen für Nichtkonformität geschaffen werden. Die Belohnung einer Übererfüllung der Quoten durch zusätzliche Multiplikatoren und Credit Banking könnte die Verpflichtungen weiter anreizen.

Die Anerkennung der E-Fuels-Nutzung in sämtlichen Mobilitätssektoren würde die Nachfrage stärken. Beispielsweise wäre die Einführung einer E-Fuels-Anrechnung in den CO₂-Standards für die Straßenmobilität (CO₂-Flottenregulierung für Pkw und Lkw) – wie bereits in der Schweiz umgesetzt – wirksam. Diese Maßnahme würde Skaleneffekte fördern, Investitionskosten senken und Investitions- sowie Abnehmerisiken durch branchenübergreifende Risikoteilung mindern.

Klimaziele der EU durch E-Fuels erreichbar

Ein verzögerter Hochlauf der Elektromobilität und ein Verharren fossiler Kraftstoffe im Markt werden das Erreichen der Klimaziele verhindern. Hier können E-Fuels einen Beitrag leisten, um den Ausstoß

an Treibhausgasemissionen zu begrenzen. Ein volles Ausschöpfen der industriellen E-Fuels-Kapazitäten würde den Ausstoß an Treibhausgasen im Jahr 2040 um 14 Prozent gegenüber dem EU-Szenario reduzieren. Bei Verzicht auf E-Fuels als klimaneutralen Kraftstoff würden die Treibhausgasemissionen im Jahr 2050 im Verkehrssektor 44 Prozent höher ausfallen als die EU-Klimaziele vorsehen. Damit können E-Fuels einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten.

Der größte Hebel für effektiven Klimaschutz sind grüne Moleküle

Mittels E-Fuels kann nicht nur die bestehende Infrastruktur zur Versorgung mit Molekülen weiterverwendet, sondern auch die Bestandsflotte aus größtenteils Verbrennerfahrzeugen klimaneutral betrieben werden. Durch den technisch bedingten verzögerten Hochlauf der Elektromobilität werden Verbrenner auch in Zukunft eine bedeutende Rolle spielen. Verbrauchertrends, regulatorisches Umfeld und andere nicht-technische Faktoren machen einen Hochlauf der Elektromobilität von bedeutend geringerem Ausmaß als die vorliegende Studie vorgibt wahrscheinlich, die eine Betrachtung industrieller Engpässe in den Lieferketten beschreibt. Daher ist der größte Hebel für effektiven Klimaschutz die bestehende Versorgung mit Molekülen zu defossilisieren.

UNITI fordert:

- **Nachfrage anreizen:** hohe E-Fuels-Quoten mit langfristigem Planungshorizont und Berücksichtigung des Straßenverkehrs in der Regulatorik, wie der EU-Flottenregulierung für Pkw und Lkw.
- **Hürden beseitigen:** Pragmatische Produktionsstandards, Strombezug vereinfachen und industrielle CO₂-Quellen für die Produktion ermöglichen.
- **Fiskalische Instrumente einsetzen:** Energiesteuer reformieren, EU Innovation Fund und European Hydrogen Bank stärken, EU-ETS Umsätze für Luft- und Schifffahrt nutzen.

3. Energiesteuerrechtliche Senkung für erneuerbare Kraftstoffe umsetzen

Auf EU-Ebene wird derzeit die energiepolitische Strategie „AccelerateEU Energy Union“ diskutiert. Die Strategie bietet die Möglichkeit, mit einer angepassten Energiebesteuerung sowohl die Nutzung als auch Entwicklung erneuerbarer Kraftstoffe im Markt zu unterstützen.

Bereits seit 2021 liegt ein Vorschlag der EU-Kommission im Rahmen des damaligen Green Deal vor, die EU-Energiesteuerrichtlinie (ETD) grundsätzlich neu zu gestalten. Der Vorschlag, die Besteuerungsgrundlage auf den Energiegehalt umzustellen und gleichzeitig eine Kategorisierung der verschiedenen Energieprodukte vorzunehmen, bietet die Möglichkeit, Energieträger im Sinne einer ambitionierten Klimaschutzpolitik emissionsgerechter zu besteuern. Eine andere Möglichkeit wäre, Kraftstoffe nach ihrer Klimawirkung, also nach ihrem fossilen bzw. nicht-fossilen CO₂-Gehalt, zu besteuern.

Am Entwurf der EU-Kommission begrüßt UNITI explizit die vorgeschlagene sehr niedrige Mindestbesteuerung von erneuerbaren Kraftstoffen, durch die der Status als erneuerbare Energie auf dem Niveau von Strom steuerrechtlich anerkannt wird. Denn es braucht eine Energiesteuerpolitik, die die langfristige Energieresilienz stärkt und Investitionen in nachhaltige Kraftstoffe ermöglicht.

Eine Reform der Richtlinie bietet die Chance, den dringend erforderlichen Markthochlauf beispielsweise von RFNBOs (Renewable Fuels of Non

Biological Origin) zu beschleunigen und diese im Vergleich mit fossilen Kraft- und Brennstoffen wettbewerbsfähig zu machen. So zeigt eine [Studie von Frontier Economics](#) auf, 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. In Kombination mit den von der Kommission vorgeschlagenen Mindestbesteuerungssätzen für fossile Kraftstoffe könnte das Phasing-Out von nicht erneuerbaren mineralölbasierten Kraftstoffen beschleunigt und die flächendeckende Etablierung von erneuerbaren synthetischen Kraftstoffen bewerkstelligt werden.

Der weltweite Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe wie E-Fuels würde die globale Energieversorgung und Sicherheit deutlich erhöhen. Ein entscheidender Vorteil von E-Fuels liegt in ihrer globalen Herstellbarkeit. E-Fuels leisten einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung der Versorgungssicherheit und zur



Erhöhung der globalen Resilienz der Energieversorgung. Als synthetische, flüssige Energieträger, die auf Basis erneuerbarer Energien hergestellt werden, eröffnen sie die Möglichkeit, bestehende Versorgungsstrukturen zu erhalten und gleichzeitig schrittweise zu defossilisieren. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund geopolitischer Unsicherheiten und volatiler Energiemärkte von zentraler Bedeutung. E-Fuels können in Regionen mit hohem Potenzial für erneuerbare Energien – etwa in sonnen- oder

windreichen Weltregionen – effizient produziert und anschließend weltweit gehandelt werden. Auf diese Weise würden weitere Weltregionen an der Produktion von Energie teilhaben und einige Nadelöhre aufgelöst. Dadurch wird die Energieversorgung breiter diversifiziert und die Abhängigkeit von einzelnen Lieferländern oder Energiequellen reduziert. Diese geografische Entkopplung von Produktion und Verbrauch würde die Resilienz des Energiesystems nachhaltig stärken.

UNITI fordert:

Die Bundesregierung sollte sich auf EU-Ebene dafür einsetzen, die Verhandlungen um die ETD-Reform zu einem zeitnahen Abschluss zu führen bzw. eine geänderte Energiesteuerregelung auch für Kraftstoffe im Rahmen der auf EU-Ebene derzeit diskutierten Strategie „AccelerateEU Energy Union“ einzubringen. Zumindest sollte eine dauerhafte Absenkung der derzeitigen nationalen Energiesteuer auf das EU-Mindestniveau für nicht-fossile Kraftstoffe aus Klimaschutzgründen erwogen werden.

4. Bundestag fordert Flexibilisierung der Schutzsortenregelung für Super E5 – schnelle Umsetzung erforderlich

Der Deutsche Bundestag hat die Bundesregierung kürzlich aufgefordert, die geltenden Vorgaben zur verpflichtenden Vorhaltung von Super E5 an Tankstellen anzupassen. Die derzeitige Verpflichtung bindet Infrastruktur- und Zapfsäulenkapazitäten und kann dadurch die Markteinführung innovativer Kraftstoffe erschweren.

Der Deutsche Bundestag hat im Zuge der Einigung auf die Weiterentwicklung des Treibhausgasminde-rungs-Gesetzes (THG-Gesetz) auch einen [Entschlie-Bungsantrag](#) angenommen. Dieser beinhaltet die für den Kraftstoffsektor wichtige Aufforderung an die Bundesregierung „zeitnah die Schutzsortenregelung von E5 in der 10. BImSchV zu flexibilisieren. E5 soll weiterhin verfügbar bleiben, jedoch nicht mehr verpflichtend an jeder Tankstelle. Dadurch wird der Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen einfacher und die Möglichkeit geschaffen, weitere CO₂-Einsparun-gen der Bestandsflotte zu realisieren.“

Fachlich zuständig ist das Bundesumweltministerium.

Die derzeitige Vorgabe, verpflichtend Super E5 als Kraftstoffsorte anbieten zu müssen, blockiert wert-

volle Tank- und Lagerinfrastrukturen und begrenzt die Ausweitung des Angebots nicht-fossiler Kraftstoffe zur Defossilisierung der Bestandsflotten.

Mit Aufhebung der Angebotspflicht könnten die Beimischungsanteile von Biokraftstoffen (z. B. durch Super E10 als flächendeckendem Standard) signi-fikant steigen und den Markthochlauf künftiger Lösungen wie Super E20 den Weg ebnen.

Trotz Wegfalls der Schutzsortenregelung wird weiterhin ein flächendeckendes Angebot eines freigegebenen Kraftstoffs für die geringe Anzahl der Fahrzeuge zur Verfügung stehen, die nicht auf Super E10 zurückgreifen können.

UNITI fordert:

Das Bundesumweltministerium sollte den Beschluss des Deutschen Bundestags zeitnah umsetzen und die Anpassung der 10. Bundes-Immissionsschutzverordnung in die Wege leiten.

5. Energieresilienz und Klimaschutz mit grünen Molekülen

Der Großteil des deutschen Endenergiebedarfs wird zu 80 % mit Molekülen gedeckt und nicht mit Strom. Daher muss zur Erreichung der Klimaziele nicht nur der Bedarf nach Strom erneuerbar bereitgestellt werden, sondern insbesondere der Bedarf nach Molekülen. Sie sind speicherbar und daher flexibel einsetzbar, unabhängig von der derzeitigen Verfügbarkeit von Wind oder Sonne. Daher schaffen Moleküle Resilienz in der Versorgung mit Energie – unabdingbar für Wettbewerbsfähigkeit und Wohlstand. Biogene und strombasierte Kraft- und Brennstoffe kön-nen den künftigen Bedarf an Molekülen de-fossilisieren und damit eine klimaneutrale und resiliente Versorgung mit Energie schaffen.

Die politische Debatte um Erneuerbare Energie wird zurzeit von Netzausbau, Redispatch und Dunkel-flaute dominiert. Strom bleibt wichtig, daher muss dieser möglichst erneuerbar produziert werden. Moleküle haben jedoch einen Anteil von 80 Prozent am deutschen Endenergieverbrauch, während die Versorgung mit Strom 20 Prozent des Endenergie-verbrauch ausmacht. Damit sind Moleküle das Rück-grat für die Versorgung von Energie und bleiben es in Zukunft.

Elektrifizierung benötigt neue Infrastruktur

Zur vollständigen Elektrifizierung der Energiever-sorgung braucht es eine gänzlich neue Infrastruktur etwa neue Netze, viele Photovoltaikanlagen und neue Großspeicher. Das soll die bestehende Ener-gieinfrastruktur ersetzen, um bestehende industriell-e Wertschöpfung und andere Energiebedarfe mit Erneuerbaren Strom zu decken.

Technologiemix bei der Energieversorgung senkt Kosten

Elektrifizierung hat vor allem dann Kostenvorteile, wenn die vergleichsweise teure Infrastruktur mög-lichst dauerhaft hoch ausgelastet ist. In Bereichen wie Wind- und Sonnenenergie, die von einer hohen notwendigen Leistungsvorhaltung geprägt sind, führt Elektrifizierung zu überproportional hohen Inf-rastrukturkosten, was sich in einem hohem Strom-netzausbau mit einer Verdopplung der jährlichen Investitionskosten in die Netzinfrastuktur in den kommenden Jahren widerspiegelt.

Der aktuelle Pfad zur Elektrifizierung führt zu Ener-giesystemkosten von rund 4,8 bis 5,4 Billionen € bis 2050 laut [DIHK „Plan B“-Studie](#). Ursächlich hierfür ist ein fehlender Technologiemix und wenig Flexibilität zum Erreichen der Treibhausgasminde-rungen.

Mit grünen Molekülen kann die bestehende Infrastruktur aus Raffinerien, Händlern und Tankstellen weiterverwendet werden, ohne in nicht ausgelastete neue Energieinfrastruktur zu investieren. Damit können die eingesparten Ressourcen für andere Sektoren verwendet werden, etwa zur Steigerung der industriellen Wertschöpfung.

Bisheriger Pfad der Energiewende sorgt für eine Grünstromlücke

Wind- und Sonnenenergie benötigt für ausreichend Kapazität eine hohe Leistungsvorhaltung. **Der Anteil der Leistung, der zur Versorgungssicherheit beiträgt, ist bei Sonnenenergie null Prozent und bei Windenergie 1 Prozent.** Das führt zu einem enormen Bedarf an Leistung und Netzen. Hierbei kommt es momentan zu Verzögerungen, wodurch bei Fortschreibung des aktuellen Wachstums an Erneuerbarer Stromerzeugung der Bedarf an Strom in

2045 nicht gedeckt werden kann. Moleküle können hier zur Schließung der [Grünstromlücke](#) beitragen, damit keinem Sektor – etwa Industrie oder Haushalten – ein Versorgungsengpass mit Energie droht.

Grüne Moleküle sind ähnlich bedeutend wie Erneuerbarer Strom

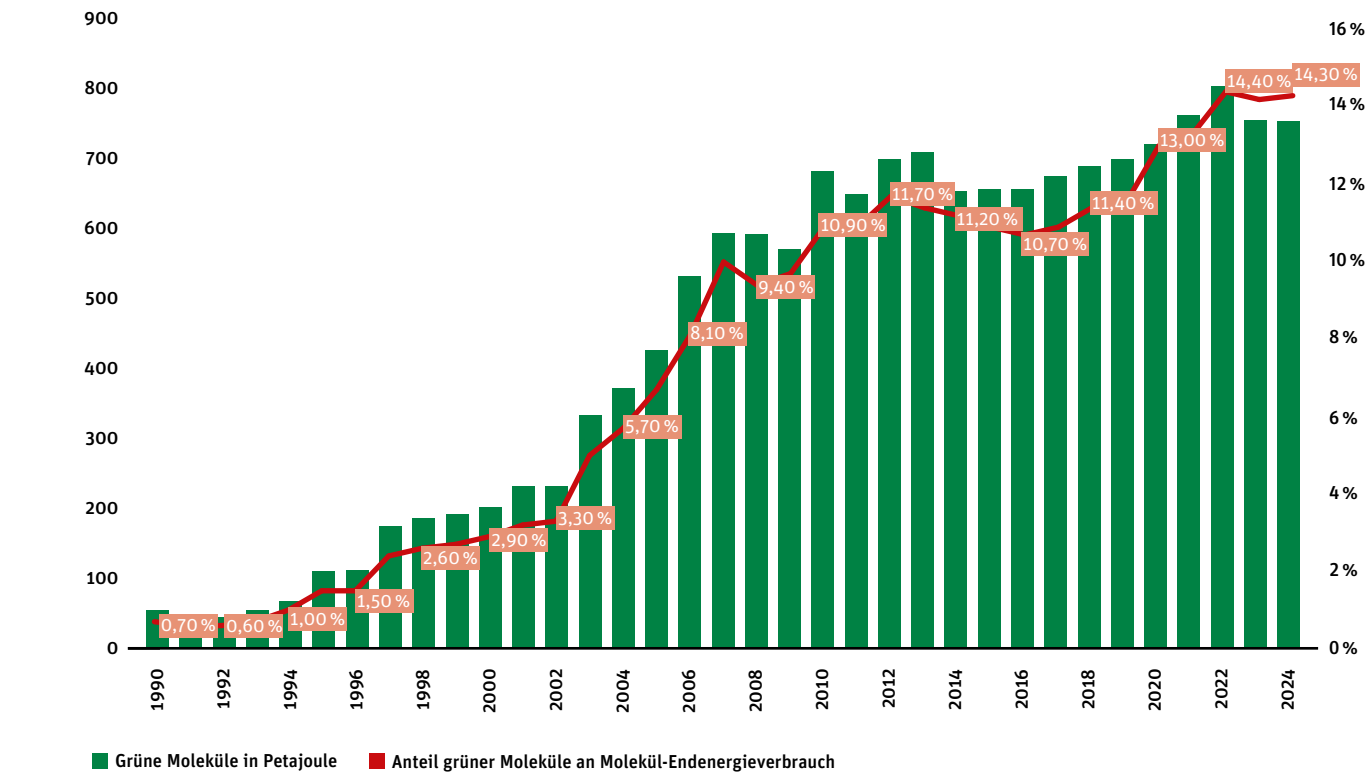
Eine Auswertung von Daten der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen ergibt, dass grüne Moleküle für den Endenergieverbrauch zurzeit ähnlich bedeutend sind wie Erneuerbarer Strom. **So decken grüne Moleküle 9,3 Prozent des Endenergiebedarfs, während Erneuerbarer Strom 11,3 Prozent des Endenergiebedarfs ausmacht.** Die verursachte Treibhausgasminderung ist damit ähnlich und somit der Beitrag für den Klimaschutz. Ein Hochlauf grüner Moleküle verursacht weder hohe Kosten durch Netzausbau und Redispatch, noch nimmt die Versorgungsunsicherheit durch Dunkelflauten bei grünen Molekülen ab. Sie garantieren somit Resilienz.

Grüne Moleküle haben in den vergangenen 30 Jahren an Bedeutung gewonnen

Während grüne Moleküle vor 30 Jahren noch 1,5 Prozent des Bedarfs an Molekülen abdeckten betrug dieser Anteil in 2024 bereits 14,3 Prozent an der Bereitstellung von Molekülen (siehe Grafik 1). Damit kann ein bedeutender Anteil des Bedarfs an Molekülen zurzeit klimaneutral gedeckt werden. Das Potenzial ist enorm, denn Moleküle bleiben in Zukunft bedeutend. Diese klimaneutral bereitzustellen birgt enorme Potenziale an Treibhausgas-einsparungen und großen Nutzen für den Klimaschutz.

Ursächlich für den bisherigen Hochlauf sind Beimischungsquoten und eine Pönalisierung bei

Grafik 1: Hochlauf grüner Moleküle beim Endenergieverbrauch



Unter- und Nichterfüllung beispielsweise der Biokraftstoffquoten. Das sichert Investitionen der Biokraftstoffproduzenten und sorgt für die Verfügbarkeit des geforderten Bedarfs. Solch ein De-Risking von Investitionen, mit gesicherter Nachfrage, hat sich damit als erfolgreich erwiesen.

E-Fuels können zur Defossilisierung des Bedarfs an Molekülen beitragen

Neben biogenen Kraft- und Brennstoffen können auch strombasierte flüssige Kraftstoffe wie E-Fuels einen Beitrag zur Molekülwende leisten. E-Fuels sind hinreichend erforscht, industriell herstellbar und können biogenen Kraftstoffen problemlos beigemischt werden. Damit kann eine schrittweise

steigende Beimischung von biogenen Kraftstoffen und E-Fuels zu fossilen Kraftstoffen die Molekülwende vorantreiben. Mit der Molekülwende kann der Verkehr und Wärmemarkt defossilisiert und der Netto-Ausstoß von CO₂ in diesen Sektoren auf null reduziert werden.

Globale EE-Erzeugungspotentiale ermöglichen vollständige Defossilisierung von Molekülen

Der [PtX-Global Atlas](#) des Fraunhofer-Instituts für Energiewirtschaft und Energiesystemtechnik (IEE) zeigt, dass die vollständige [Substitution der weltweit genutzten fossilen Mineralölprodukte](#) durch synthetische PtX-Produkte wie E-Fuels möglich ist. Zusätzlich zeigen die Potenziale zur Produktion von

PtX-Produkten eine große Diversifikation von Produktionsstandorten (siehe Grafik 2).

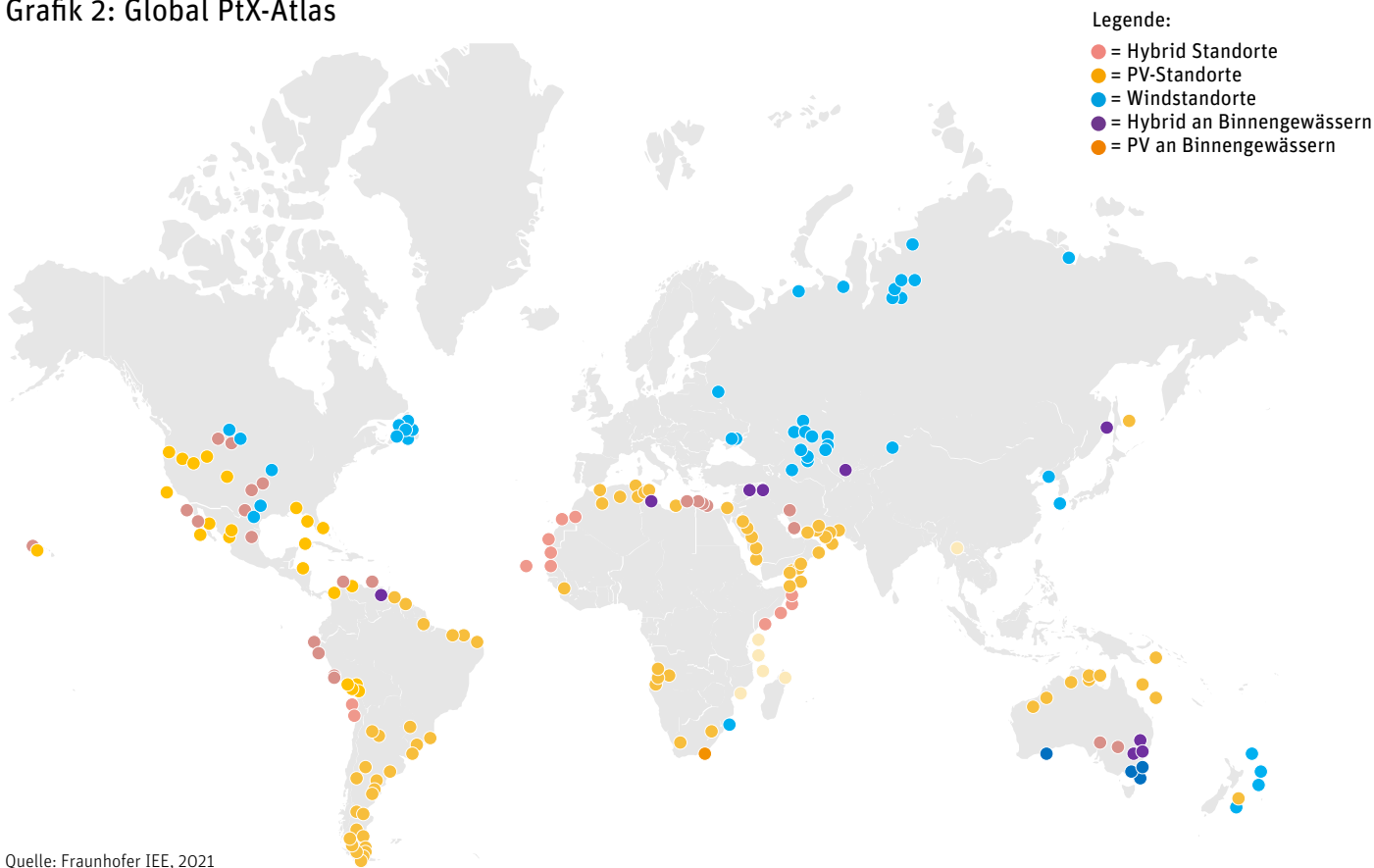
Damit stärken PtX-Produkte die Resilienz der Versorgung mit Energie, denn aktuell konzentriert sich die Förderung von Rohöl in bedeutendem Ausmaß auf wenige Weltregionen. So ergibt eine Auswertung von Exportdaten aus 2024, dass 35,1 Prozent der weltweiten Exporte von Rohöl und Mineralölproduktion aus Ländern in Nahost entfallen (siehe Grafik 3). Durch den weltweit enormen Bedarf an fossilen Molekülen führen kurzfristige Angebotsverknappungen, etwa durch geopolitische Konfliktlagen, zu sprunghaft steigenden Weltmarktpreisen von Rohöl und Mineralölprodukten. Diese Preishocks spiegeln die erhöhte Versorgungsunsicherheit während solcher Konfliktlagen wider und tragen zu

steigenden Kosten für Energie für Haushalte und Unternehmen bei. Das schwächt die Resilienz der Versorgung mit Energie und die Wettbewerbsfähigkeit. Grüne Moleküle stärken daher Versorgungssicherheit, machen Europa weniger anfällig für geopolitische Krisen und defossilisieren die Energienutzung.

Neue E-Fuel Projektankündigungen weltweit

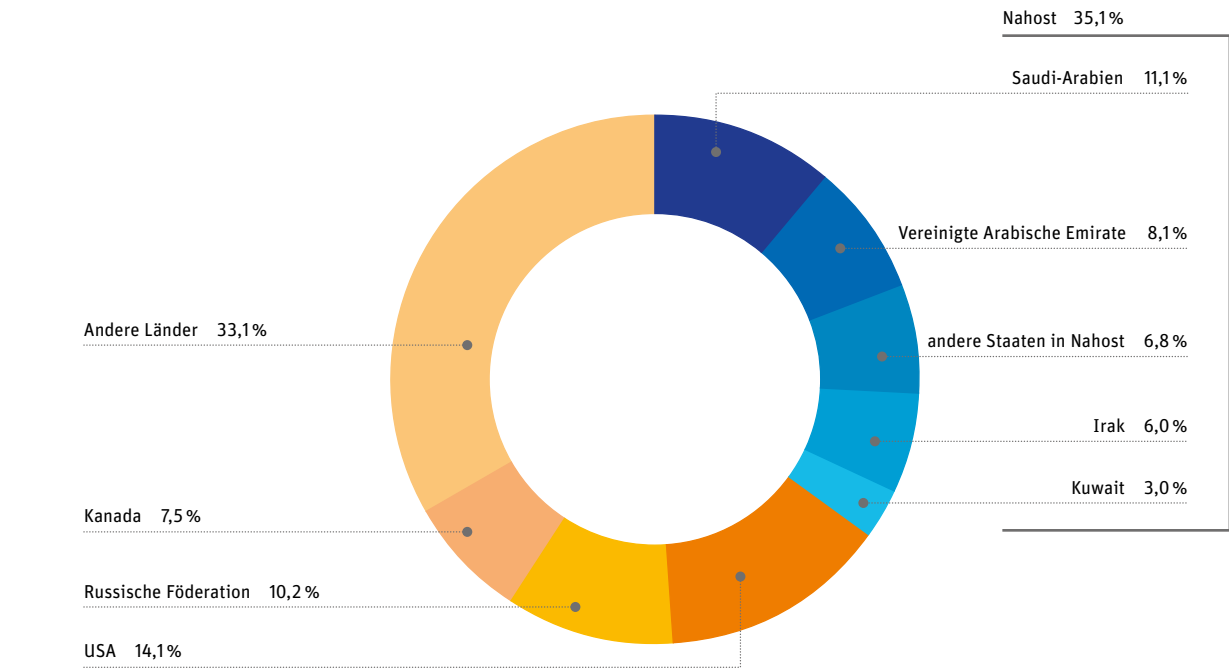
In den letzten Jahren haben globale Ankündigungen zu E-Fuel-Produktionsprojekten deutlich zugenommen. Basierend auf aktuellen Ankündigungen wird erwartet, dass das E-Fuel-Angebot bis 2030 erheblich skaliert, mit rund 300 Projekten, die für den Mobilitätssektor relevant sind. Eine globale jährliche Kapazität von 20 Milliarden Litern

Grafik 2: Global PtX-Atlas



Quelle: Fraunhofer IEE, 2021

Grafik 3: Anteil weltweiter Exporte: Rohöl und Mineralölprodukte, 2024



Quelle: Statbase, eigene Berechnungen

Benzinäquivalent wurde angekündigt, wobei alle Regionen zum Hochlauf beitragen – insbesondere China und Europa.

Marktherausforderungen bei E-Fuels bestehen

Obwohl zahlreiche Akteure Pläne zur Skalierung der E-Fuels-Produktion bis 2030 angekündigt haben, könnten mehrere Herausforderungen diese Projekte verzögern. Bislang wurde nur für 6 Prozent der für 2030 geplanten E-Fuel-Kapazität die

Finanzierung gesichert. Der Großteil dieser Kapazität befindet sich derzeit im Bau, während ein kleiner Anteil bereits in Betrieb ist. Umgekehrt haben 94 Prozent der angekündigten Kapazität noch nicht die finale Investitionszusage erreicht. Ein erheblicher Anteil – 76 Prozent der Gesamtkapazität – befindet sich in der Konzeptphase oder in Machbarkeitsstudien, während sich 14 Prozent in Planung befinden oder auf Zusagen von Abnehmern und Investoren warten, um die Finanzierung zu sichern.

UNITI fordert:

Es bedarf passender Investitionsbedingungen und konkreter regulativer Maßnahmen, um den Markthochlauf grüner Moleküle anzureizen:

- Rolle heimischer biogener Moleküle ausweiten und mit zertifizierten Importen verstärken.
- Investitionen in E-Fuels sollten angereizt werden, indem Strombezugskriterien zur Produktion flexibilisiert, der Hochlauf mit hohen Quoten angereizt und E-Fuels in der Flottenregulierung für Pkw und Lkw als klimaneutraler Kraftstoff anerkannt werden.
- Nutzungsanreize für E-Fuels sollten durch eine Energiesteuerdifferenzierung gestärkt werden.

6. 12. GWB-Novelle mindert Wettbewerb im Kraftstoffmarkt deutlich und schwächt den Industriestandort

Mit der geplanten 12. GWB-Novelle soll die Marktbeobachtung im Bereich Kraftstoffe deutlich ausgeweitet werden. Künftig sollen nicht nur Daten von Tankstellenbetreibern erfasst werden können, sondern auch verdachtsunabhängig von Unternehmen auf sämtlichen vorgelagerten Marktstufen. Damit ginge eine komplette Datenerfassung des Marktes einher. UNITI lehnt eine solche Ausweitung aus verschiedenen Gründen ab.

Meldepflichten gehen über bestehendes Recht hinaus

Die geplante Neuregelung der Datenweitergabe im Paragraphen 47k GWB im Zuge der 12. Novelle des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) betrifft ausschließlich den Kraftstoffmarkt. Unternehmen können hierbei zu deutlich ausgeweiteten Datenweitergabepflichten herangezogen werden. Erfasst werden sollen unter anderem Angaben zu Abnehmern, Absatzmengen, Absatzpreisen, Absatzregionen und Lieferhorizonten. Damit würde der Staat einen umfangreichen Einblick in Beschaffungs-, Liefer- und Preisbildungsstrukturen erhalten. Diese Einblicke werden verdachtsunabhängig und zusätzlich zu bereits bestehenden Kontrollmöglichkeiten geschaffen. Bisher besteht jedoch nur eine verdachtsbezogene Pflicht zu Datenweitergabe nach § 29a GWB.

Besonders betroffen und meldepflichtig wären mittelständische Tankstellenbetreiber und Unternehmen der mittleren Marktstufe, allein nur dadurch, dass sie die Kraftstoffe an Letztverbraucher abgeben. Sie wären zugleich indirekt betroffen, wenn ihre Vorlieferanten zur Datenübermittlung verpflichtet werden. In diesem Fall würden der Markttransparenzstelle auch Informationen über Einkaufsmenge, Einkaufspreise, Lieferregionen und Lieferhorizonte der mittelständischen Handelsstufe vorliegen. Zusammen mit den bereits bestehenden Pflichten zur Meldung der Verkaufspreise an der Tankstelle entstünde ein nahezu vollständiger Einblick in die wirtschaftliche Tätigkeit einzelner Unternehmen.

Markteingriff mit erheblichen Folgen

Wenn Lieferanten künftig damit rechnen müssen, dass individuelle Konditionen, Rabatte, Gebietskon-



ditionen, Laufzeiten oder Abnahmemengen regelmäßig gegenüber dem Staat offengelegt werden, kann dies das Marktverhalten verändern. Lieferanten könnten ihre Konditionen stärker standardisieren, um spätere Nachfragen zu vermeiden. Für kleinere Tankstellenbetriebe kann dies bedeuten: weniger Spielraum bei individuellen Einkaufskonditionen, weniger Flexibilität im Wettbewerb und am Ende möglicherweise höhere Kosten.

Aus Sicht von UNITI ist dies ein grundlegender Eingriff in ein hochvolatiles, international geprägtes Marktumfeld. Der Kraftstoffmarkt ist kein national abgeschlossener Bereich. Preise entstehen nicht allein an der Tankstelle, sondern entlang einer komplexen Wertschöpfungskette. Gerade mittelständische Unternehmen müssen in diesem Umfeld täglich unter Unsicherheit disponieren, einkaufen, lagern, transportieren und verkaufen. Eine staatliche Datenerhebung, die einzelne Preis- und Absatzinformationen isoliert betrachtet, kann diese wirtschaftliche Realität nur unvollständig abbilden.

Durch die Meldepflichten wird Datenmanagement zu einem Compliance-Thema. Unternehmen müssten

nicht nur melden, sondern auch sicherstellen, dass ihre Meldungen vollständig, korrekt, nachvollziehbar und rechtzeitig erfolgen. Für große Marktteilnehmer lassen sich solche Anforderungen eher in bestehende Konzernstrukturen einfügen. Anders als große integrierte Konzerne verfügen mittelständische Anbieter nicht über eigene große Rechts-, IT- und Compliance-Abteilungen. Jede zusätzliche Meldepflicht bedeutet daher konkrete Kosten und bindet personelle Ressourcen.

Genau hier droht eine strukturelle Wettbewerbsverzerrung: Eine Regelung, die vermeintlich Transparenz schaffen soll, kann mittelständische Wettbewerber stärker belasten als große integrierte Unternehmen.

Standortsicherheit und Rahmenbedingungen

Hinzu kommt ein standortpolitisches Risiko. Wenn Deutschland im Kraftstoffgroßhandel besonders weitgehende und regelmäßige Datenpflichten einführt, kann dies Handelsaktivitäten und Investitionen im deutschen Markt unattraktiver machen. Internationale Anbieter könnten ihre Aktivitäten reduzieren oder verlagern, wenn sie die Offenlegung sensibler Preis-, Kunden- und Absatzdaten als geschäftsstrategisches Risiko bewerten. Dies würde die Liquidität und Wettbewerbsintensität auf deutschen Großhandelsmärkten nicht stärken, sondern schwächen.

Das gilt ebenso für Investitionen. Der Energie-Mittelstand steht vor erheblichen Transformationsaufgaben. Unternehmen investieren dort, wo Geschäftsmodelle erfolgreich, Rahmenbedingungen verlässlich und Wettbewerbsbedingungen fair sind. Dies sind beispielsweise Ladeinfrastrukturen, Wasserstofftankpunkte oder auch neue Kraftstoffe. Eine dauerhafte verdachtsunabhän-

gige Marktbeobachtung mit offenem Datenkatalog kann dagegen zur Investitionszurückhaltung führen.

Von der Meldepflicht zur Preiskontrolle

Die geplanten Datenmeldepflichten bilden eine schrittweise Verschiebung vom Wettbewerbsrecht hin zu einer staatlichen Preisbeobachtung. Das GWB soll freien und fairen Wettbewerb sichern. Es sollte nicht dazu dienen, unternehmerische Preisbildung dauerhaft politisch zu bewerten. Kraftstoffpreise sind das Ergebnis komplexer, volatiler und internationaler Marktprozesse. Wird der Staat in die Lage versetzt, Einkaufspreise, Absatzpreise, Abnehmerstrukturen und Lieferhorizonte regelmäßig zusammenzuführen, entsteht faktisch ein Instrument, mit dem Margen und Preisentwicklungen einzelner Unternehmen nachvollzogen werden können. Das kann durch den Einsatz von KI durch die Behörden noch verstärkt werden.

Bereits heute bestehen umfangreiche Befugnisse zur Marktbeobachtung und zur kartellrechtlichen Kontrolle. Wo konkreter Missbrauch oder wettbewerbswidriges Verhalten vorliegt, muss der Staat handeln können. Eine dauerhafte, verdachtsunabhängige Erfassung sensibler Unternehmensdaten entlang der gesamten Lieferkette verändert aber das Verhältnis zwischen Staat und Markt. Es trifft auch solche Unternehmen, denen keinerlei Fehlverhalten vorgeworfen wird.

Schädigung des Industriestandorts Deutschland

Die geplante Änderung des § 47k GWB reiht sich in eine Reihe kurzfristig beschlossener GWB-Änderungen ein, die die Kraftstoffbranche insgesamt erheblich belasten. Die sogenannte 12-Uhr-Regelung sowie die Sonderregelung des § 29a GWB im Rahmen des Kraftstoffmaßnahmenpakets, einschließlich der vorgesehenen Beweislastumkehr, sind erst seit wenigen Monaten in Kraft. Eine belastbare Evaluierung ihrer Auswirkungen konnte daher bislang noch nicht erfolgen. Zusätzlich wurde mit der Verschärfung des § 32f GWB die gesamte deutsche Wirtschaft verstärkt unter Generalverdacht gestellt.

Kraftstoffe ermöglichen Mobilität und bilden damit eine wesentliche Grundlage für wirtschaftliche Aktivität, gesellschaftliche Teilhabe und Wohlstand. Lassen die Marktbedingungen und regulatorischen Rahmenbedingungen jedoch keine wirtschaftlich tragfähige Tätigkeit mehr zu, ziehen sich Unternehmen zurück und verlagern ihre Investitionen. **Dies gilt insbesondere dann, wenn selbst gesetzestkonformes Verhalten keine ausreichende Rechtssicherheit mehr bietet.** Gerade in der Industrie, deren Investitionsentscheidungen langfristig angelegt sind, gilt: Einmal abgewanderte Investitionen lassen sich nur schwer zurückgewinnen. Kommt es auch im Kraftstoffmarkt zu einem solchen Rückzug, wird eine zentrale Säule der Mobilitäts- und Energieversorgung geschwächt. Damit gerät nicht nur die Branche selbst, sondern der Industriestandort Deutschland insgesamt unter Druck.

UNITI – Verbandsportrait

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 5,3 Millionen Kunden die ca. 10.560 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 75 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 105 Milliarden Euro und beschäftigen ca. 120.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Stand: Juli 2026

Impressum

UNITI Bundesverband EnergieMittelstand 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 · Vorsitzende: Christine Keslar-Tunder · Hauptgeschäftsführer: Elmar Kühn
Amtsgericht Berlin-Charlottenburg · VR 28748 B /
Copyright: Das Copyright liegt ausschließlich beim UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e. V., Berlin.

Fotos: S.1: © frank peters – stock.adobe.com, S.9: © imphilip – stock.adobe.com, S.11: © verticalarray – stock.adobe.com, S.14: © Krot_Studio – stock.adobe.com, S.19: © Gordana Sermek – stock.adobe.com

UNITI fordert:

Die Rücknahme des Änderungsvorschlages für § 47k GWB in der 12. GWB-Novelle.
Hier finden Sie die ausführliche [UNITI-Stellungnahme](#) im Rahmen der Verbändeanhörung.



**Bundesverband
EnergieMittelstand**

Fuels |  Lubes | Energy

Jägerstraße 6 · 10117 Berlin · T. +49 (0)30 755 414-300 ·
F. +49 (0)30 755 414-366 · www.uniti.de · politik@uniti.de