

20. Juli 2026

Fachliche Eingabe UNITI zum „Masterplan Wasserstoff und strombasierte Kraftstoffe“ des BMV

1. Vorerwägung

Wir nehmen hiermit die Gelegenheit wahr, einen fachlichen Beitrag zur Erstellung des geplanten Masterplans „Wasserstoff und strombasierte Kraftstoffe“ des BMV zu leisten.

Wir begrüßen sehr, dass Technologien für klimaneutrale Mobilität als Teil der Hightech-Agenda Deutschland (HTAD) der Bundesregierung geführt und damit eines der technologischen Kernthemen für unser Land sein sollen. Es ist zu begrüßen, dass der Masterplan von der Bundesregierung ressortabgestimmt noch in diesem Jahr angenommen werden soll.

Die [Zielsetzung der Bundesregierung](#), Deutschland als Forschungs- und Entwicklungsstandort für alternative Antriebe und klimafreundliche Kraftstoffe zu stärken und perspektivisch zum globalen Leitanbieter sowie größten europäischen Technologie-Exporteur zu machen, unterstützen wir sehr.

Der Masterplan muss zu einem technologieoffenen Hochlaufplan für erneuerbare Moleküle werden. Entscheidend ist, dass neben Wasserstoff auch dessen Derivate, sprich strombasierte erneuerbare Kraftstoffe, als zentrale Bausteine der Energiewende im Verkehr anerkannt und mit konkreten regulatorischen sowie finanziellen Maßnahmen hinterlegt werden.

Dabei sollten nicht nur Luft- und Schiffsverkehr sowie schwere Nutzfahrzeuge adressiert werden, sondern auch die Defossilisierung der Bestandsflotte und zukünftiger Neufahrzeuge im Straßenverkehr. Deutschland verfügt mit Importanlagen, Raffinerien, Tanklagern, Logistikstrukturen, Energiehandel und Tankstellen bereits über eine leistungsfähige Infrastruktur, die für den Markthochlauf erneuerbarer Flüssigkraftstoffe genutzt werden kann.

Deutschland kann nur dann Leitanbieter werden, wenn die gesamte Wertschöpfungskette von Wasserstoff bzw. strombasierten Kraftstoffen in den Blick genommen wird: Forschung, Anlagenbau, Elektrolyse, Synthese inkl. CCU-Technologien, Raffinerieintegration, Zertifizierung, Logistik, Importpartnerschaften, Handel, Tankstelleninfrastruktur und auch die Herstellung dafür geeigneter Anwendungstechnologien wie Verbrennungsmotoren oder Brennstoffzellen.

Der Masterplan sollte deshalb die Voraussetzungen schaffen, dass in Deutschland bereits entwickelte Power to Liquid/Gas-Technologien im industriellen Maßstab hierzulande und global zur Anwendung kommen können mit dem Ziel, die Produkte unter realen Marktbedingungen breit einzusetzen. Diese Technologien sind bereits exportfähig und sollten als Teil einer globalen Anlagenexport- und Endproduktimport-Strategie genutzt werden.

2. Vorschläge für Maßnahmen im Masterplan

Zur unmittelbaren Verwendbarkeit im Ausarbeitungsprozess haben wir unsere Vorschläge in der Struktur und im Sprachduktus eines Masterplans formuliert.

2.1 Anwendungsbereich Wasserstoff

Kategorie Regulatorik:

1. **Die Bundesregierung wird sich bei der Überarbeitung der AFIR dafür einsetzen, dass sich die europäischen Infrastrukturvorgaben stärker an realistischen Anforderungen des Schwerlastverkehrs ausrichten.**

Erläuterung: Die AFIR-Vorgaben sollten verbindliche und realistische Ausbauziele und technische Anforderungen für Nutzfahrzeuge enthalten, einschließlich hoher Kapazitäten, kurzer Betankungszeiten und der Nutzung von Flüssigwasserstoff. Öffentliche Tankinfrastruktur, die zum Erreichen der AFIR-Ziele erforderlich ist, muss über einen entsprechenden Fördertitel im Bundeshaushalt flankiert werden.

2. **Die Bundesregierung wird bei der Ausgestaltung des Wasserstoffkernnetzes darauf achten, dass über Deutschland verteilt „Ausspeisepunkte“ mit Aufreinigung und Abfüllung mitgeplant werden.**

Erläuterung: Der Mobilitätssektor kann langfristig von importierten Wasserstoffvolumen mit niedrigen Transportkosten (Pipelines) profitieren. Diese Importmengen können einen wichtigen Beitrag zur erforderlichen Grundlastversorgung neben den regionalen Elektrolysekapazitäten leisten. Auch können dadurch Nachfragespitzen besser kompensiert werden. Zudem wäre die Wasserstoffverfügbarkeit gesichert, falls PV und Wind zu wenig Überschussstrom erzeugen.

- 3. Die Bundesregierung wird die Energie-, Netz- und Standortplanung für alternative Antriebsenergien bündeln und dabei die NOW GmbH - Nationale Organisation für den Wandel in der Mobilität einbeziehen.**

Begründung: Ladestrom- und Wasserstoffinfrastruktur sollten gemeinsam mit Netzanschlüssen, Flächen und regionalen Bedarfen geplant werden. Dadurch lassen sich Engpässe, Mehrkosten und Doppelstrukturen vermeiden.

- 4. Die Bundesregierung wird sich dafür einsetzen und die notwendigen regulativen Grundlagen dafür legen, dass durch den Aufbau von Elektrolysekapazitäten, mehr Überschussstrom zur Produktion von Wasserstoff genutzt werden kann.**

Erläuterung: Derzeit werden PV-Anlagen und Windkraftanlagen abgeschaltet, sobald der erzeugte Strom nicht verbraucht werden kann. Es wäre absolut sinnvoll hier die verfügbaren Strommengen in die Produktion von Wasserstoff zu überführen. Bei solchen Überkapazitäten kann H₂ auch mit deutlich niedrigeren Gestehungskosten erzeugt werden.

- 5. Die Bundesregierung wird zeitnah eine pragmatische Lösung finden, wie die aktuell unterschiedliche Energiebesteuerung von Wasserstoff, abhängig davon, ob er in Brennstoffzellen-Fahrzeugen oder in Fahrzeugen mit Wasserstoffmotor vertankt wird, im Sinne der Gleichbehandlung beendet werden kann. Ziel ist die Befreiung von Wasserstoffverbrennern von der Energiesteuer im Sinne der Technologieneutralität.**

Erläuterung: Die derzeitige Erfassung von Fahrzeugscheinen in Flottenkartendatenbanken zur Unterscheidung der Kunden führt zu komplexen Abrechnungserfordernissen, die zusätzliche Kosten erzeugen. Erneuerbarer Wasserstoff im Verkehr sollte während der Hochlaufphase grundsätzlich steuerlich entlastet werden. Brennstoffzellen- und Wasserstoffverbrennungsfahrzeuge sind dabei gleichzustellen.

- 6. Die Bundesregierung wird bestehende Genehmigungs- und Regulierungsprozesse für Wasserstofftankstellen überprüfen.**

Erläuterung: Ziel sollte es sein, dass Genehmigungsprozesse für Wasserstoff-tankstellen bundesweit vereinheitlicht sind. Wasserstofftankstellen sollten in das Wasserstoffbeschleunigungsgesetz als Anlagen mit überragendem öffentlichem Interesse aufgenommen werden, ebenso

- Anlagen zur Einspeisung von Wasserstoff in eine Pipeline und
- Anlagen zur Ermöglichung einer nicht leitungsgebundenen Verbringung zur Versorgung dezentraler Anlagen ohne Anschluss an das Wasserstoffnetz.

Kategorie Kooperation:

7. Die Bundesregierung wird die NOW GmbH als zentrale Koordinierungsstelle für den Hochlauf der Wasserstoffmobilität stärken.

Begründung: Die NOW GmbH sollte als ressortübergreifende Stelle Förderprogramme, Infrastrukturvorhaben und Wasserstoffkorridore koordinieren sowie Hemmnisse und Marktentwicklung kontinuierlich erfassen.

Kategorie Finanzierung / Förderung:

8. Die Bundesregierung wird Import- und Versorgungsketten für Flüssigwasserstoff gezielt entwickeln.

Erläuterung: Investitionen in Terminals, kryogene Speicher, Umschlaganlagen und Transportkapazitäten sollten gefördert werden, um wettbewerbsfähige Importmengen für den Verkehrssektor zu sichern. Bestenfalls flankiert mit Forschungsgeldern.

9. Die Bundesregierung strebt an, dass der Markt für schwere Sattelzugmaschinen mit Wasserstoffantrieb sich weiter entwickeln kann.

Erläuterung: Ziel ist, dass durch den Hochlauf solcher Fahrzeuge der Wasserstoffbedarf gefestigt und die Produktionskosten für solche Fahrzeuge durch Serienfertigung perspektivisch sinken.

10. Die Bundesregierung wird in der Förderung Fahrzeuge, Tankstellen und Nutzungskonzepte in regionalen Wasserstoffclustern bündeln.

Erläuterung: Das 2026 erfolgreiche Förderprogramm sollte wie geplant fortgeführt werden und die Förderung sollte Fahrzeuge, Tankstellen und Betriebskonzepte an Standorten mit hoher Nachfrage gemeinsam unterstützen. Im Fokus sollten Wasserstoffcluster stehen, die entlang von Logistikzentren, Häfen, Industriegebieten und Verkehrsknoten entstehen. Zudem sollte die Verwendung in öffentlichen Flotten unterstützt werden, um Kommunen die Erfüllung der Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes hinsichtlich neuer „sauberer schwerer Nutzfahrzeuge“ zu erleichtern.

11. Die Bundesregierung wird verlässliche wirtschaftliche Rahmenbedingungen für Wasserstoffanwendungen (Wasserstoff und strombasierte Kraftstoffe) im Verkehr schaffen.

Erläuterung: Ziel sollte sein, dass bis 2028 ein abgestimmter Ordnungsrahmen der Bundesregierung entsteht, der Nachfrage, Infrastruktur und Förderung verknüpft sowie Preis- sowie Auslastungsrisiken reduziert durch regulative Verbesserung der Investitionsbedingungen und der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

2.2 Anwendungsbereich strombasierte Kraftstoffe

Grundsätzliche Positionierung: Unter „RFNBO“ (erneuerbare strombasierte Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs) werden in der europäischen wie mittlerweile nationalen Regulierung sowohl grüner Wasserstoff als auch strombasierte flüssige wie gasförmige Kraftstoffe, deren Basis grüner Wasserstoff ist, verstanden. Je nach Energieart, benötigen diese Antriebsenergien unterschiedliche Verbringungs- und Verteilinfrastrukturen und auch Antriebslösungen. UNITI ist daher wichtig in diesem Zusammenhang zu betonen: Gerade der Einsatz strombasierter flüssiger Kraftstoffe (E-Fuels) kann in sämtlichen Verkehrsbereichen erfolgen und in bereits bestehenden Fahrzeugflotten mit Diesel- oder Ottomotor genutzt werden (siehe Exkurs Seite 9 dazu). In der aktuellen Phase der Investitionsfindung sollten E-Fuels nicht einem einzelnen Verkehrsbereich zugewiesen werden, um den Hochlauf nicht von einem mengentechnisch kleinen Abnehmermarkt abhängig zu machen, der nur begrenzt in der Lage ist, langfristige Volumenverträge einzugehen. Wir halten eine Anwendungsaufteilung zwischen den Verkehrsbereichen Straßen-, Luft- und Schiffsverkehr daher nicht zielführend.

Kategorie Regulatorik (EU und national):

1. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass auf EU-Ebene zeitnah eine neue Fahrzeugklasse geschaffen wird, welche die Zulassung von neuen Fahrzeugen mit modernen Verbrennungsmotoren in Kombination mit erneuerbaren Kraftstoffen wie strombasierten Kraftstoffen bereits vor 2035 ermöglicht. Dies wird sowohl für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge als auch für Lkw und schwere Nutzfahrzeuge angestrebt.

Erläuterung: Mit der Einführung einer solchen Kategorie können auch in Zukunft Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in Kombination mit nichtfossilen Kraftstoffen zugelassen werden. Für Investoren in neue Kraftstofflösungen ist dies ein wichtiges Investitionssignal, denn der Straßenverkehr stellt innerhalb der Mobilitätssektoren den größten Kraftstoff- und damit potentiellen Absatzmarkt für neue Kraftstoffe. Die

Maßnahme würde Skaleneffekte fördern, Investitionskosten senken und Investitions- sowie Abnahmerisiken durch branchenübergreifende Risikoteilung mindern.

- 2. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass diese neue Fahrzeugklasse in weiteren Regulierungen auf europäischer Ebene Berücksichtigung findet, wie der Eurovignetten-Richtlinie und der Verordnung für saubere Unternehmensfahrzeuge, falls letztere EU-Recht werden würde.**

Erläuterung: Im Sinne der Technologieneutralität sollten diese Verbrennerfahrzeuge von den gleichen Erleichterungen profitieren wie andere klimaschonende Antriebe.

- 3. Die Bundesregierung strebt an, dass es auf europäischer Ebene zu einer Einigung kommt, welche die Energiebesteuerung für Kraftstoffe im Hinblick auf deren CO₂-Gehalt neu regelt.**

Erläuterung: Der Vorschlag der EU-Kommission aus dem Jahr 2021 bietet eine gute Grundlage für die Reform der Energiebesteuerung. Ziel sollte es sein, erneuerbare Energieträger gegenüber fossilen Energieträgern steuerlich zu begünstigen.

- 4. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass im Zuge der geplanten Überprüfung der europäischen Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) eine ambitionierte und EU-weit einheitliche RFNBO-Quote bis 2050 festgelegt wird.**

Erläuterung: Auf EU-Ebene steht absehbar die Überarbeitung der RED an. Die Bundesregierung sollte gegenüber der EU-Kommission und als Ratsmitglied für eine Regulierung eintreten, die den Markthochlauf von H₂ und strombasierten Kraftstoffen im Verkehr unterstützt und absichert.

- 5. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass die europäischen Produktionskriterien für Wasserstoff und Wasserstoff-Derivate praxistauglicher und kosteneffizienter gestaltet werden.**

Gleichzeitig setzt sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür ein, dass die Einführung eines Investitionsschutzes für RFNBO-Anlagen noch in diesem Jahr auf europäischer Ebene gesetzlich eingeführt wird.

Erläuterung: Die in den Delegierten Rechtsakten zur RED vorgegebenen Strombezugskriterien behindern einen Markthochlauf von RFNBO. Insbesondere die Anforderungen an die zeitliche Korrelation mit der Versorgung durch erneuerbaren Strom sollten deutlich flexibler gestaltet werden, um die Marktentwicklung zu stärken.

Mit dem Investitionsschutz können erneuerbare Kraftstoffe, die zum Zeitpunkt der Investitionsentscheidung die geltenden RFNBO-Anforderungen erfüllen, auch bei späteren Änderungen des Rechtsrahmens weiterhin als RFNBO anerkannt werden und zur Quotenerfüllung beitragen. Die Europäische Kommission hat im Strategic Transport Investment Plan (STIP) sowie in der Initiative „Accelerate EU – Energy Union“ bereits angekündigt, bestehende RFNBO-Investitionen bei künftigen Anpassungen des Rechtsrahmens zu schützen und einen "early-mover protection mechanism" einzuführen. Entscheidend ist nun eine zeitnahe gesetzliche Umsetzung auf europäischer Ebene noch in diesem Jahr, damit Produzenten und Abnehmer die für den Markthochlauf erforderlichen langfristigen Lieferverträge abschließen können.

6. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass unvermeidbare industrielle CO₂-Quellen in die Produktionsstandards für strombasierte Kraftstoffe aufgenommen werden.

Begründung: Diese Integration würde gerade zu Beginn den Hochlauf beschleunigen, insbesondere in Regionen mit begrenztem Zugang zu biogenen CO₂-Quellen.

7. Die Bundesregierung wird aufmerksam die Marktentwicklung auf Grundlage des kürzlich in Kraft getretenen THG-Quotengesetzes verfolgen und falls nötig, Verbesserungen anstreben. Ziel ist, die Planungssicherheit für erneuerbare Kraftstoffe durch langfristige RFNBO-Ziele bis 2045 zu erhöhen.

Erläuterung: Zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr wird es darauf ankommen, die von der Bestandsflotten genutzten Kraftstoffe erneuerbar im Markt anzubieten. PtL sind damit der Schlüssel für einen erfolgreichen Klimaschutz im Verkehr, weil sie rückwärtskompatibel in Verbrennungsmotoren verwendbar sind.

8. Die Bundesregierung setzt die EntschlieÙung des Deutschen Bundestags zeitnah um, die Schutzsortenregelung für die Benzinsorte Super E5 zu flexibilisieren und die 10. BImSchV anzupassen.

Erläuterung: Diese Flexibilisierung wird perspektivisch den Markthochlauf strombasierter Flüssigkraftstoffe erleichtern und unterstützen, indem an Tankstellen Lager- und Tankkapazitäten dafür bereitgestellt werden können.

- 9. Die Bundesregierung wird eine zeitnahe Anpassung der Bio-Kraftstoffnachhaltigkeitsverordnung zur Anwendung der neuen gesetzlichen Nachhaltigkeitsvorgaben für RFNBO wie Vor-Ort-Kontrollen gemäß § 3b Abs. 3 der 37. BImSchV anstreben. Dazu gehört auch eine schnelle Klärung der Betretungsrechte deutscher Behörden in anderen Ländern (sog. White List für RFNBO).**

Erläuterung: Die fehlende Anpassung der Verordnung behindert derzeit deutlich eine rechtssichere Produktion und den Import von RFNBO.

Kategorie Kooperation:

- 10. Die Bundesregierung strebt an, PtL-Produktionsanlagen aus deutscher Entwicklung mit hoher technologischer Reife international zu platzieren, beispielsweise als Resilienzanlagen, um strategische Kraftstoffvorräte herzustellen.**

Erläuterung: Durch eine fortlaufende Produktion können diese Mengen auch als Marktmengen im Verkehr oder anderen Sektoren wie dem Gebäudesektor oder in der Industrie genutzt werden.

- 11. Die Bundesregierung strebt mit internationalen Partnern an, international anerkannte Nachhaltigkeitszertifikate für CO₂-Quellen einzuführen.**

Erläuterung: Um den Hochlauf strombasierter Kraftstoffe möglichst kostengünstig auszugestalten, ist es essenziell, dass die Syntheseanlagen dort gebaut werden, wo der erneuerbare Strom möglichst reichlich vorhanden ist. Die Einführung international anerkannter Nachhaltigkeitszertifikate würde die Nachhaltigkeit importierter Kraftstoffe sicherstellen und Importe aus Regionen mit kostengünstiger erneuerbarer Energie unterstützen.

Kategorie Förderungen:

- 12. Die Bundesregierung wird sich dafür einsetzen, dass in den kommenden Jahren ausreichende Bundesmittel für die Förderung des Hochlaufs von RFNBO im Verkehr zur Verfügung stehen werden und deren Abfluss durch mittelstandsfreundliche Vorgaben erreicht wird.**

Erläuterung: In der zukünftigen Bedarfs- und Haushaltsplanung sind angemessene Haushaltsmittel zur Förderung des Hochlaufs von RFNBO sicherzustellen. Die Bundesförderung von Erzeugungsanlagen für erneuerbare Kraftstoffe sollte nicht unter das Volumen des Haushaltsplanes 2026 sinken und die Mittel für Anwendungen im gesamten Verkehr nutzbar sein. Der Mittelabfluss sollte durch mittelstandsfreundliche Vorgaben erleichtert werden.

Exkurs E-Fuels:

- E-Fuels können global an sonne-/windreichen Standorten kostengünstig produziert und dann gehandelt werden. Sie sind ein Syntheseprodukt aus Wasserstoff und nachhaltigem CO₂, das mit Hilfe von Grünstrom produziert wird. E-Fuels sind damit wie Biokraftstoffe Teil eines Kohlenstoffkreislaufs.
- Laut einer Studie von Frontier Economics¹ sind langfristig 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 (bei Annahme energiesteuerlicher Anpassungen).
- E-Fuels können ohne technische Anpassungen in bestehenden Tankinfrastrukturen und Fahrzeugflotten genutzt werden.
- Es existieren bereits Kraftstoffnormen zur direkten Nutzung von E-Fuels (E-Benzin/E-Diesel). E-Fuels können als Reinkraftstoff oder als Beimischung genutzt werden.
- Das globale EE-Potential ist ausreichend, um den heutigen mineralischen Mineralölbedarf durch PtX-Produkte wie Wasserstoff, PtG oder PTL wie E-Fuels zu ersetzen².
- Die u.a. im Verkehr global vorhandene und für die deutsche Automobilindustrie enorm bedeutsame Verbrennerantriebstechnologie könnte mit E-Fuels klimaneutral genutzt werden.
- Auch Industriebranchen wie die Raffinerieindustrie und die Petrochemie könnten von einer Ersetzung mineralischen Rohöls durch strombasiertes synthetisches Rohöl (Syncrude) profitieren.
- E-Fuels können einen Beitrag zur Stärkung der Versorgungssicherheit und zur Erhöhung der globalen Resilienz der Energieversorgung leisten. Bestehende Versorgungsstrukturen könnten erhalten und gleichzeitig schrittweise defossilisiert werden.
- Vor dem Hintergrund geopolitischer Unsicherheiten könnten neue Weltregionen sich als Energieproduzenten (E-Fuels-Exporteure) etablieren. Dies würde die Energieversorgung breiter diversifizieren und die Abhängigkeit von einzelnen Lieferländern oder Energiequellen reduzieren. Diese geografische Entkopplung von Produktion und Verbrauch würde die Resilienz des Energiesystems nachhaltig stärken.
- Globale Mengenpotentiale E-Fuels: Laut einer aktuellen Studie der eFuels Alliance von Porsche Consulting³
 - könnte bis 2045 ein globaler Hochlauf der industriell-möglichen E-Fuels-Kapazitäten in Höhe von 200 Milliarden Liter Benzinäquivalent erreicht werden.
 - gibt es mehr als 500 weltweit angekündigte Wasserstoff- und E-Fuels-Projekte und weltweit mehr als 120 Unternehmen, die bis 2030 E-Fuels-Skalierungspläne verfolgen.
 - ist nur für 6 % der für 2030 geplanten E-Fuels-Kapazitäten (rund 20 Mrd. Liter) die Finanzierung gesichert. Die FID ist eine entscheidende Hürde für den globalen Produktionshochlauf von E-Fuels. Regulatorische Rahmenbedingungen sind daher

¹ Frontier Economics: Szenarien für den Markthochlauf von E-Fuels im Straßenverkehr. Fassung 2025 ([LINK](#)).

² PtX-Global Atlas, Fraunhofer IEE, 2021: <https://devkopsys.de/ptx-atlas/>.

³ Das Marktpotenzial von eFuels - Klimabeitrag und Erfolgsfaktoren des Hochlaufs (2026) ([LINK](#))

entscheidend, Unsicherheiten für Investoren und E-Fuels-Abnehmer abzubauen und Investitionen und damit Markthochlaufmengen anzureizen.

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 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.

Registernummer im Lobbyregister des Deutschen Bundestags: R002822

Kontakt Daten:

UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e. V.
Jägerstraße 6 · 10117 Berlin
info@uniti.de

RA Elmar Kühn
Hauptgeschäftsführer
kuehn@uniti.de
T. (030) 755 414-300

Dominik Hellriegel
Leiter Politik
hellriegel@uniti.de
T. (030) 755 414-416