Bundesverband
EnergieMittelstand
Kraftstoffe | Brennstoffe | Schmierstoffe

Berlin, Februar 2025

UNITI-Position

anlässlich der Bundestagswahl 2025

Kurzübersicht der UNITI-Positionen **2**

UNITI-Positionen im Detail **3**

Energiewendestrategie um Molekülwende erweitern 3

Bezug flüssiger Energieträger für Energieversorgungssicherheit sicherstellen 7

Erneuerbare Kraftstoffe wie E-Fuels für mehr Klimaschutz im Verkehr voranbringen 9

Grünes Heizöl als Lösungsvariante im Wärmemarkt berücksichtigen 15

Weitere UNITI-Positionen zur Bundestagswahl 18

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
Registernummer im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung: R002822

Kurzübersicht der UNITI-Positionen

- Die Politik sollte Maßnahmen ergreifen, so dass deutlich mehr erneuerbare Kraftstoffe als Option für einen CO_2-neutralen Verkehr in den Markt kommen, um fossile Kraftstoffe schnellstmöglich ersetzen zu können.

- Ziel sollte ein technologieoffen gestalteter und damit bezahlbarer Verkehr sein, der für mehr Akzeptanz für Klimaschutz bei den Bürgerinnen und Bürgern sorgt.

- Um Arbeitsplätze in der Automobilwirtschaft zu schützen und für neue Arbeitsplätze in zukunftsfähigen Klimaschutztechnologien (Anlagenbau, Elektrolyseure, Syntheseanlagen etc.) zu sorgen, gilt es, erneuerbare Kraftstoffe als Lösung für den Klimaschutz zu etablieren.

- UNITI fordert die Politik dazu auf, sich für die Rücknahme des Verbrennerverbots auf europäischer Ebene einzusetzen, indem eine realistische CO_2-Bilanzierung für Neufahrzeuge eingeführt wird, die die realen Emissionen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs und dessen verwendeter Antriebsenergie abbildet. Der reale Klimaschutzbeitrag von erneuerbaren Kraftstoffen muss in sämtlichen Regulierungen Berücksichtigung finden.

- Wir plädieren dafür, dass die Energiewende deutlich technologieoffener ausgestaltet wird und dabei der Import grüner Moleküle wie synthetischer Kraftstoffe stärker in den Fokus rückt.

- Eine staatliche Versorgungsauflage, die die Errichtung und den Betrieb von Schnellladesäulen an Tankstellen vorsieht, lehnen wir ab.

- Aus Sicht von UNITI sind die Klimaziele bei der Wärmeversorgung im Gebäudesektor nur durch einen klimazielkonformen Energieträger- und Technologiemix erreichbar.

- Wir appellieren, dass der zunehmende Einsatz erneuerbarer Flüssigbrennstoffe bzw. Grünes Heizöl in modernen effizienten Brennwert- und Hybridheizungen als Lösungsoption erhalten bleibt. Die bilanzielle Anrechenbarkeit sollte regulativ ermöglicht werden.

- Aufgrund der vielfältigen Lebensrealitäten und individuellen Ausgangssituationen muss den Verbraucherinnen und Verbrauchern Entscheidungsfreiheit bei der Wahl ihrer klimafreundlichen Wärmeversorgung von morgen gelassen werden.

- Eine breite Angebotspalette von grünen Energieträgern und Technologien ist aus unserer Sicht der beste Garant für Innovation, Wettbewerb, Bezahlbarkeit, Versorgungssicherheit und Akzeptanz.

UNITI-Positionen im Detail

Energiewendestrategie um Molekülwende erweitern

- Moleküle decken rund 80 Prozent des gesamten Endenergiebedarfs in Deutschland, Strom hat an diesem einen Anteil von 20 Prozent. Im Jahr 2022 wurden nur rund sieben Prozent des Endenergiebedarfs durch erneuerbaren Strom etwa aus Wind- und Sonnenenergie gedeckt.

  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 müssen[1], beispielsweise für die energieintensive Industrie (chemische Industrie, Stahl, Grundstoffindustrie), den Energiesektor (Beispiel wasserstoffbasierte Gaskraftwerke und Energiespeicherung), im 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 werden und als Teil einer erfolgreichen Energiewende mitgedacht werden.

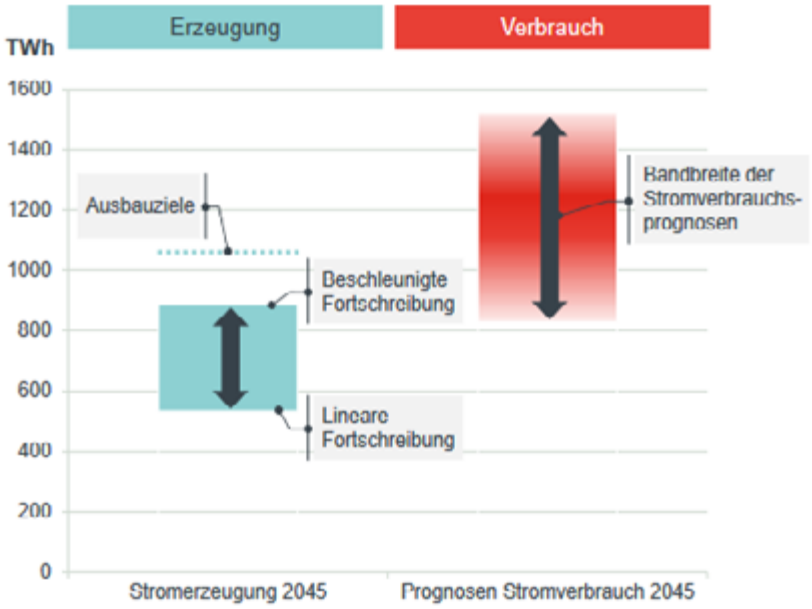
- In der politischen Debatte über die Frage, wie Deutschland das Ziel der Klimaneutralität erreichen kann, wird der zukünftige Bedarf an grünen Molekülen trotz der Veröffentlichung der Wasserstoffimportstrategie der Bundesregierung immer noch zu wenig als integraler Teil der Energiewende angesehen. Die strategische Ausgestaltung der **Energiewende** sollte die Nutzung und damit den Bedarf nach erneuerbaren flüssigen und gasförmigen Energieträgern wie **Wasserstoff und -Derivaten** thematisieren (Strom ist kein Energieträger!). Die Energiewende darf nicht nur als Strom- sondern muss auch als **Molekülwende** gedacht werden.

- Die gegenwärtige Energiewende-Strategie läuft mit ihrer derzeitigen Fokussierung auf eine Grünstromwende in das Risiko einer zukünftigen Grünstromknappheit[2]. Dennoch sieht sie eine Vollelektrifizierung des Verkehrs vor. Es droht mit der heutigen Strategie eine Grünstrom-Nutzungslücke in Deutschland im Jahr 2045:

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

[2] Studie „Verfügbarkeit und zielführender Einsatz von in Deutschland hergestelltem erneuerbaren Strom“ (2023) von Frontier Economics, Link.

Drohende energetische Lücke zwischen Stromerzeugung und Verbrauch im Jahr 2045



Quelle: Frontier Economics basierend auf diversen Studien und Fortschreibungen

Im Jahr 2045 droht in Deutschland zudem eine Leistungslücke:

Anforderungen an die Leistungsvorhaltung und Lastflexibilität bei weitreichender Elektrifizierung

Quelle: Frontier basierend auf diversen Quellen

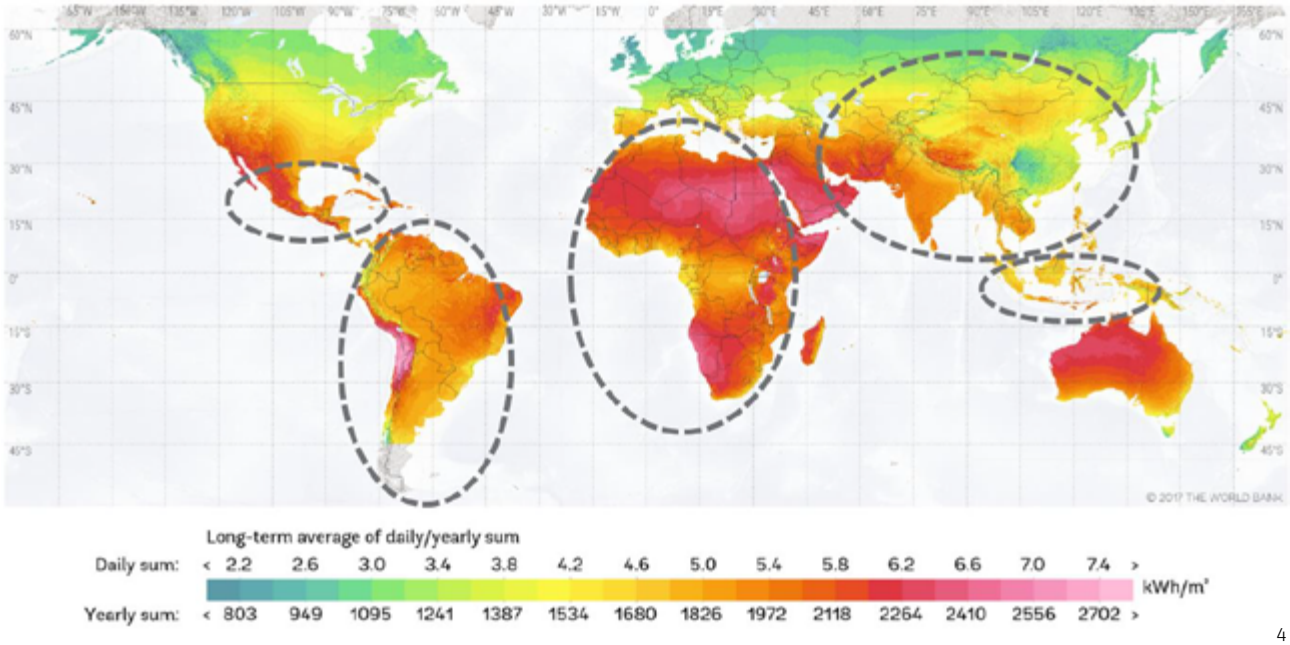
Für eine erfolgreiche Energiewende sollte daher neben dem vermehrten Einsatz von heimischem Grünstrom auch die Nutzung erneuerbarer molekülbasierter Energieträger in verschiedenen Sektoren vorgesehen werden. Dafür muss der nationale Importbedarf grüner Moleküle, zum Beispiel in Form von importierten strombasierten Kraftstoffen, stärker angegangen werden. Nur eine technologieoffene Ausgestaltung der Energiewende, die auf verschiedene Energieformen setzt, ermöglicht es, die Klimaziele zu erreichen sowie die **Bezahlbarkeit** von Energie, die **Energieversorgungssicherheit** und die **Akzeptanz** für die Energiewende zu gewährleisten.

- Die Bedeutung und Notwendigkeit von **Energieimporten**:

  Diverse Studien zeigen, dass der überwiegende Anteil des benötigten grünen Wasserstoffs und seine Derivate, wie beispielsweise synthetisches Rohöl oder Kraftstoffe, Methanol und Ammoniak, künftig importiert werden muss. Grund dafür ist, dass der für deren strombasierte Herstellung benötige Strom aus erneuerbaren Quellen in Deutschland auf absehbare Zeit ein knappes Gut bleiben wird[3]. Zudem liegen die Strombereitstellungskosten in Deutschland deutlich höher als in anderen Weltregionen. Ziel muss daher ein beschleunigter Markthochlauf und eine langfristig gesicherte Versorgung mit Energieimporten zu einem bezahlbaren Preis sein.

  Global sind enorme Nutzungspotenziale für Strommengen auf der Grundlage von Wind und Sonne erschließbar, besonders in Schwellen- und Entwicklungsländern:

Schwellen-und Entwicklungsländer auf der Weltkarte der PV-Potentiale

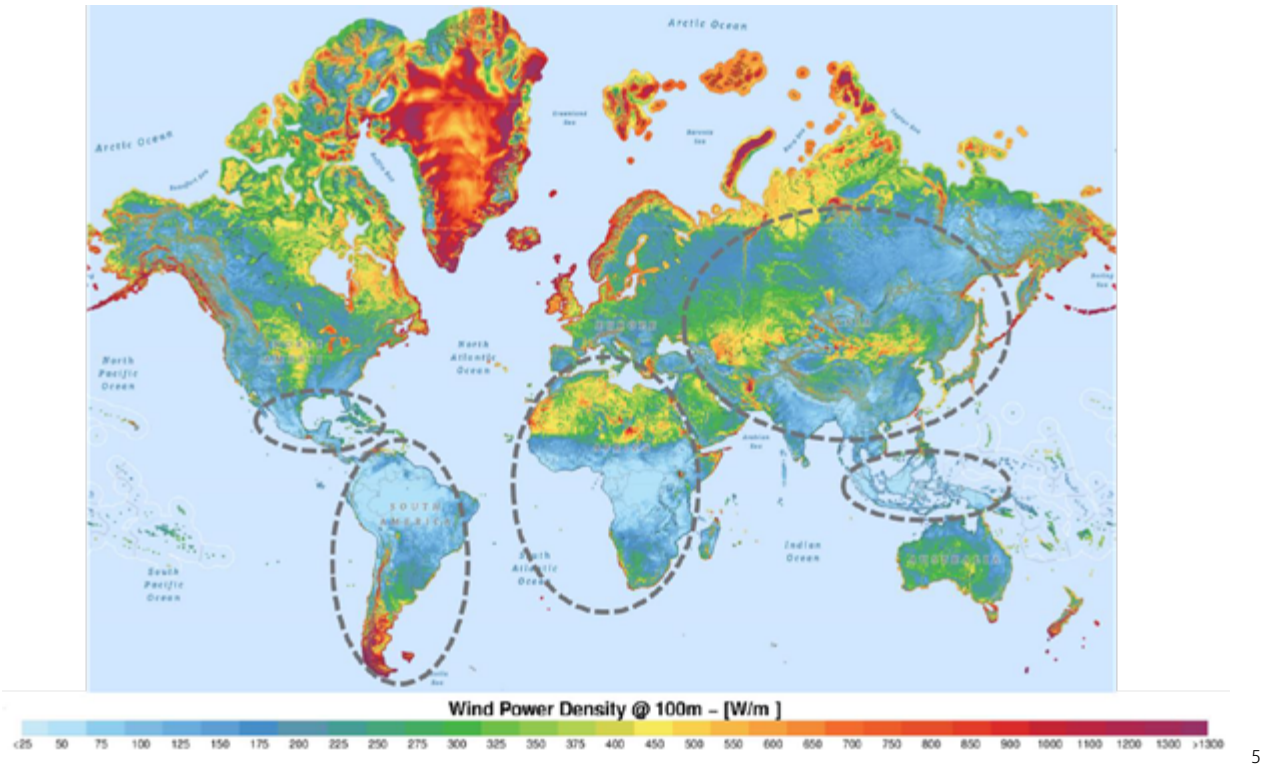


4

[3] Studie „Verfügbarkeit und zielführender Einsatz von in Deutschland hergestelltem erneuerbaren Strom“ (2023) von Frontier Economics, Link.

[4] Quelle: World Bank Group, http://globalsolaratlas.info. Hinweis: Global Horizontal Irradiation (GHI) – [kWh/m2]; Jährliche Skala von grün (803 kWh/m2) bis pink (≥2.700 W/m2).

Schwellen-und Entwicklungsländer auf der Weltkarte der Windkraftpotentiale



[5]

Laut Fraunhofer-Institut für Energiewirtschaft und Energiesystemtechnik können langfristig außerhalb Europas pro Jahr 69.000 bis 109.000 TWh grüner Wasserstoff (bzw. entsprechende Mengen synthetischer Kraftstoffe) hergestellt werden[6]. Damit könnte bereits der Hauptteil der bisherigen globalen Erdöl- und Erdgasförderung von zusammen rund 100.000 TWh gedeckt werden. Die Bedarfe für Luftfahrt (globaler Bedarf im Jahr 2050 mind. 6.700 TWh) und den Schiffverkehr (4.500 TWh) können damit ebenfalls bedient werden.

Voraussetzung für Importe sind internationale Energiepartnerschaften, die weiter ausgebaut werden sollten, wobei langfristige Investitionsanreize gesetzt werden müssen. Durch eine Diversifizierung der Energieimporte aus verschiedenen Lieferländern wird das Risiko für einseitige Energieabhängigkeiten von nur wenigen Erzeugerländern ausgeschlossen.

Die Produktions- und Nachhaltigkeitskriterien für Wasserstoff und dessen Derivate müssen so ausgestaltet werden, dass global produzierte synthetische Energieträger in Europa anerkannt und genutzt werden können. Damit werden neue Wertschöpfungsketten mit nachhaltigen volkswirtschaftlichen Effekten in Ländern mit hohen Produktionspotenzialen für Erneuerbare Energien geschaffen. Studien haben folgende Wertschöpfungs- und Arbeitsplatz-Chancen für Europa und potenzielle Produktionsländer ermittelt:

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

[6] Fraunhofer IEE, Weltweite Potenziale für die Erzeugung von grünem Wasserstoff und klimaneutralen synthetischen Kraft- und Brennstoffen (2021), Link.

- Für die europäische Wirtschaft können durch die Produktion und den Export von PtX[7]-Anlagen in die außereuropäischen wind- und sonnenreichen Potenzialregionen **80 Milliarden Euro** zusätzliche jährliche **Wertschöpfung** entstehen.

- Durch die Produktion und den Export von PtX-Anlagen können **1,2 Millionen neue Arbeitsplätze** in Europa geschaffen werden. Diese entstehen mit dem erwartbaren Produktionsvolumen im Maschinen- und Anlagenbau, zuzüglich indirekter und induzierter Beschäftigungseffekte.

- Mehr als 340.000 neue hochproduktive Arbeitsplätze können in einem Land mit hohen EE-Potenzialen entstehen, schon wenn dieses nur ca. 2% des weltweiten Bedarfs an synthetischen Energieträgern produziert[8].

- Allein in Deutschland könnten durch den Export von Anlagen zur PtX-Produktion bis zu 470.800 neue Arbeitsplätze entstehen.[9]

Bezug flüssiger Energieträger für Energieversorgungssicherheit sicherstellen

- Grünstrombasierte synthetische Flüssigenergieträger können heutige fossile Energieträger vollständig ersetzen, denn sie besitzen die **gleichen chemischen Eigenschaften** wie diese und leisten daher einen Beitrag für eine **klimafreundliche Energiesicherheit**[10]:

  - Flüssige Energieträger besitzen eine sehr hohe Energiedichte und ermöglichen es daher, hohe Mengen an Energie auf kleinem Raum über lange Zeiträume zu speichern.

  - Aufgrund ihrer chemischen und physikalischen Eigenschaften können sie ohne großen Aufwand bei Raumdruck- und -temperatur transportiert und gespeichert werden.

  - Flüssigenergieträger können einfach transportiert und damit global nutzbar gemacht werden. Diese gute Transportier- und Speicherbarkeit ermöglicht einen weltweiten Handel mit ihnen.

  - Mit ihnen ist eine langfristige und nahezu verlustfreie Bevorratung möglich und damit ein hohes Maß an Energieunabhängigkeit, wenn es zu kurzfristigen Verknappungen kommen sollte. Sie leisten damit einen entscheidenden Beitrag zur Energieversorgungssicherheit.

---

[7] PtX = Power to X, also Strom zu synthetischen gasförmigen (PtG) oder flüssigen (PtL) Energieträgern.

[8] Gutachten „Synthetische Kraftstoffe - Potenziale für Europa“ (2021), Institut der deutschen Wirtschaft (IW) Köln, Link.

[9] Studie „Synthetische Energieträger - Perspektiven für die deutsche Wirtschaft und den internationalen Handel“ (2018) von IW und Frontier Economics, Link.

[10] Siehe hierzu: Bräuninger, M.; Brock, J.; Teuber, M. (2023): Flüssige Energieträger im Energiesystem – Status Quo & Perspektiven, Studie im Auftrag von UNITI, Hamburg.

- Im Krisenfall sind flüssige Kraft- und Brennstoffe für das Katastrophenmanagement unverzichtbar.

- Ihre Nutzung ist mit bestehenden Transport- und Verteilinfrastrukturen wie Tankern, Tanklagern und Tankstellen möglich, was große Kostenvorteile bietet.

- Es ist zu beachten, dass das Erdölbevorratungsgesetz eine nationale Energiereserve im Umfang von 90 Verbrauchstagen vorgibt. Diese umfasst flüssige Energieträger in Form von Rohöl, Benzin, Diesel, Heizöl und Kerosin. Flüssige Energieträger kommen in besonderen Situationen wie bspw. Katastrophenfällen zum Tragen, wenn in diesen die Stromnetzinfrastruktur beschädigt ist. Kraftstoffbetriebene Notstromaggregate ermöglichen eine übergangsweise Strombereitstellung für verschiedene überlebenswichtige Anwendungen, solange der Wiederaufbau der Stromversorgung andauert.

Empfehlungen von UNITI:

- Die Energiewende sollte technologieoffen unter Berücksichtigung sämtlicher erneuerbarer Energiequellen und unter Einbeziehung aller klimazielkonformen Lösungsoptionen ausgestaltet werden.
- Der Bezug von strombasierten synthetischen Energieimportprodukten in fester, flüssiger und gasförmiger Form aus Drittländern und deren Verwendung in verschiedenen Sektoren muss Teil der Energiewendestrategie werden.
- Um die Energieversorgungsicherheit auch zukünftig sicherzustellen, sollte die Politik besonders den Bezug flüssiger Energieträger in den Fokus nehmen.
- Der globale Produktionshochlauf von Wasserstoff und dessen flüssigen sowie gasförmigen Derivaten muss von der Politik prioritär angegangen werden.

Erneuerbare Kraftstoffe wie E-Fuels für mehr Klimaschutz im Verkehr voranbringen

E-Fuels (auch: Power-to-Liquid oder synthetische Flüssigkraftstoffe) sind erneuerbare, flüssige Kraftstoffe, die auf Grundlage von erneuerbarem Strom, Wasser und Kohlenstoffdioxid (CO_2) produziert werden. E-Fuels bieten die Möglichkeit zur Defossilisierung des Straßenverkehrs und anderer Sektoren. Ein wesentlicher Vorteil von E-Fuels ist, dass sie in bereits existierenden Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor verwendet werden können (E-Fuels ebenso wie HVO als „Drop-in-Kraftstoff"), wodurch auch Bestandsfahrzeuge in die Klimaschutzbemühungen einbezogen werden können. E-Fuels können sowohl in Reinform verwendet als auch in beliebigen Anteilen konventionellen Kraftstoffen beigemischt werden.

- Mobilität bildet die Basis für unseren Wohlstand und unternehmerische Aktivitäten in Deutschland und Europa. Die zukünftige Versorgung mit bezahlbaren flüssigen und gasförmigen klimafreundlichen Kraftstoffen ist eine entscheidende Voraussetzung für den Erhalt dieser Mobilität und der gesellschaftlichen Teilhabe von Menschen sowie für den Transport von Gütern auf der Straße, auf dem Wasser, in der Luft und zum Teil auch auf der Schiene. Die weitere und zunehmende Nutzung sämtlicher erneuerbarer Kraftstoffe zum Erhalt der Mobilität sollte ein entscheidendes politisches Ziel sein.
  Es gilt, sämtliche Klimaschutzoptionen, die einen Beitrag zur CO_2-Reduzierung leisten, zuzulassen, ihre Nutzung anzureizen und zur Deckung der Bedarfe den Markthochlauf zu ermöglichen.

- Es gilt zu berücksichtigen, dass bereits voll ausgebaute, flächendeckende Kraftstoff-Verteilinfrastrukturen existieren, mit denen bereits heute fortschrittliche Biokraftstoffe wie HVO100, Bio-CNG und Bio-LNG in den Verkehr gebracht werden. Für diese Kraftstoffe sind praxiserprobte Fahrzeuge marktverfügbar und als Pkw, Transporter, Bus oder schwere Lkw im Einsatz. Über die bestehenden Infrastrukturen werden perspektivisch weitere erneuerbare Kraftstoffe wie E-Fuels, E-Methan und eLNG angeboten werden können. Die deutsche Kraftstoffwirtschaft aus Herstellung, Infrastruktur, Lagerung und Handel leistet damit nicht nur einen wichtigen Beitrag zur deutschen Wertschöpfung und für die Einnahmenseite des Bundeshaushalts, sondern ist auch ein zuverlässiger Partner für eine anzustrebende Kraftstoffwende. Der Wandel hin zu erneuerbaren Kraftstoffen ist eng mit anderen Sektoren, insbesondere der chemischen Industrie, im Sinne einer gesamtheitlichen Molekülwende verbunden. Deutschland steht damit im internationalen Wettbewerb um Investitionen und um verfügbare Produktions- und Rohstoffkapazitäten für erneuerbare Kraftstoffe.
  Deutschland muss zum Leitmarkt für erneuerbare Kraftstoffe in Europa werden und den Wandel aktiv gestalten.

- Neben der lokalen Herstellung von erneuerbaren Kraftstoffen wird Deutschland auch weiterhin auf den Import angewiesen sein, um die zukünftige große Nachfrage nach erneuerbaren Kraftstoffen abzudecken. Aus diesem Grund werden hohe Investitionen im In- und Ausland in den Hochlauf und die Entwicklungen von erneuerbaren Lösungen, wie nachhaltigen Biokraftstoffen und E-Fuels, nötig.
  Unterstützt von einer klugen Wirtschaftspolitik kann die bestehende Kraftstoffwirtschaft auf die Weiterverarbeitung von erneuerbaren Kraftstoffen ausgerichtet und gleichzeitig eine neue Exportbranche für erneuerbare Kraftstofftechnologien aufgebaut werden.

- Erneuerbare Kraftstoffe können nicht nur die bestehende Fahrzeugflotte defossilisieren, sondern auch für nach 2035 verkaufte Neuwagen mit einem Verbrennungsmotor CO_2-neutrale Mobilität gewährleisten. Daher **sollte keine funktionierende Technologie verboten werden**. Denn das Problem ist nicht der Verbrennungsmotor selbst, sondern die bisher genutzte Antriebsenergie in Form von fossilen Kraftstoffen. Zudem gilt es zu berücksichtigen, dass die Konzentration auf eine einzige Antriebslösung zu hohen System- und individuellen Kosten und zu einseitigen Abhängigkeiten führen kann, die industrie- und wirtschaftspolitisch sehr schädlich sein können. Die Verbrennertechnologie im Sinne des Klimaschutzes weiter zu nutzen, ist durch Kraftstofflösungen bereits schon heute, und auch zukünftig möglich, realistisch und auch industriepolitisch sinnvoll. Der „fossile“ Verbrenner, der verboten werden muss, ist ein ideologisches Framing mit dem Ziel der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Es wäre industriepolitisch und für die nationale Wertschöpfung fatal, die Weiterentwicklung des Verbrenners anderen Ländern zu überlassen und so neue Abhängigkeiten aufzubauen.
  Es gilt die Technologieführerschaft und damit Arbeitsplätze und Wertschöpfung im Bereich des Verbrennungsmotors in Deutschland zu erhalten, da mit erneuerbaren Kraftstoffen eine Klimaschutzlösung für diese Antriebsart möglich ist.

- Werden neue Pkw, Lkw und Busse mit Verbrennungsmotor durch die EU zukünftig de facto verboten, entfällt mit dem Straßenverkehr ein enormes Einsatzgebiet für erneuerbare Kraftstoffe und der zukünftige Absatzmarkt schrumpft deutlich. Investoren brauchen im Sinne der Investitionssicherheit jedoch die klare Perspektive, dass erneuerbare Kraftstoffe im gesamten Verkehr ohne Enddatum eingesetzt werden können.
  Die politische Blockade der Nutzung von E-Fuels auch im Straßenverkehr muss beendet werden. Technologieverbote müssen abschafft werden, denn sie verhindern den Markthochlauf von Klimaschutzlösungen.

- Das enorme Potenzial an erneuerbaren Kraftstofflösungen im In- und Ausland, die zum Klimaschutz im Verkehr beitragen können, muss entfesselt werden[11]. **Es gilt die Grundlagen für einen Aufbau von Produktionskapazitäten zu schaffen**, damit marktrelevante Mengen kostengünstig produziert werden und dem gesamten Verkehrssektor zur Verfügung stehen. Die **Politik muss für planbare und verlässliche langfristige Rahmenbedingungen sorgen,** damit Investitionszyklen von mindestens 20 Jahren möglich und entsprechende Projekte wirtschaftlich tragfähig sind. Dazu zählt auch, **gleiche Marktbedingungen** für unterschiedliche Technologien zur Reduzierung der CO_2-Emissionen zu schaffen. Als zentrales Kriterium sollte die wirksame CO_2-Einsparung im Verkehr im Mittelpunkt stehen, an der sich die verschiedenen Technologien beweisen müssen. Sämtliche Technologien, die einen Beitrag für eine bezahlbare und klimafreundliche Mobilität leisten können, sollten eine faire Marktchance erhalten.
  Es bedarf passender und damit besserer Regulierungen auf nationaler wie europäischer Ebene, um Investitionen anzureizen, Investitionssicherheiten für Projekte zu bieten und schlussendlich auch den Einsatz von grünen Molekülen wie Kraftstoffen zu unterstützen. Regulative Hemmnisse und Blockaden auf europäischer und nationaler Ebene müssen beseitigt werden, da sie einen Mengenhochlauf und die attraktive Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe verhindern.

  Konkret fordern wir auf, folgende Maßnahmen auf nationaler wie europäischer Ebene zu ergreifen:

  - Die Abschaffung der gesetzlichen Verpflichtung, **Super E5 als Benzin-Schutzsorte** anbieten zu müssen**.** Dies blockiert Tank- und Lagerinfrastrukturen an Tankstellen für neue Kraftstoffsorten wie HVO 100. Mit Super Plus stünde davon unbenommen weiterhin ein Ottokraftstoff mit E5-Anteil zur Verfügung.

  - 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 Economics[12] 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**.

[11] Laut Studie „Szenarien für den Markthochlauf von E-Fuels im Straßenverkehr“ (2025) von Frontier Economics (Link) ist ein Mengenhochlaufszenario möglich, sodass E-Fuels fossile Kraftstoffe bereits ab 2037 (E-Benzin) bzw. 2043 (E-Diesel) vollständig ersetzen könnten.

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

- Die Änderung der europäischen **Pkw- und Lkw-Flottenregulierung:**

  - CO_2-arme Kraftstoffe haben im europäischen Kraftstoffmarkt bereits einen Anteil von 8 bis 10 Prozent. Diese CO_2-Minderung sollte auf die CO_2-Grenzwerte angerechnet werden (Kohlenstoffkorrekturfaktor). Damit müssten weder CO_2-Vorgaben gestoppt, noch geändert werden. Durch die Anrechenbarkeit von Kraftstoffen wäre auch das faktische Verbot des Verbrenners in Neufahrzeugen vom Tisch. Die für 2026 geplante Überprüfung der Flottenregulierung muss auf 2025 vorgezogen werden.

  - Die von der Politik geplante Kategorie an Neufahrzeugen, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden sollen, stellt aus logistischen wie regulativen Gründen keine ausreichende Lösung dar. Beispielsweise ist regulativ völlig unklar, ob diese Kraftstoffe einen Beitrag zu den vorgegebenen CO_2-Minderungszielen in der Neuwagenflotte werden leisten können. Um den Beitrag von erneuerbaren (RED-konformen) Kraftstoffen sinnvoll zu ermöglichen, sollte innerhalb der europäischen Pkw- und Lkw-Flottenregulierung ein System zur Anrechenbarkeit dieser Kraftstoffe etabliert werden. Fahrzeugherstellern stünde damit ein breiter Technologiepfad zur Erfüllung der CO_2-Minderungsvorgaben zur Verfügung.

  - Die Systematik, dass sich die CO_2-Bilanz eines Fahrzeugs nur nach der Nutzungsphase richtet (Tank to Wheel-Ansatz) muss durch einen Ansatz abgelöst werden, der den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs erfasst oder im ersten Schritt zumindest die Kraftstoffe mit einbezieht (Well-to-Wheel)[13]. Dies sollte im Rahmen der geplanten Überprüfung der Flottenregulierung erfolgen, die auf 2025 vorgezogen werden sollte.

- Der Klimaschutz im Verkehr benötigt dringend eine ambitionierte Umsetzung der europäischen Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) durch eine Anpassung der **nationalen Kraftstoffregulierung** (Novelle Bundes-Immissionsschutzgesetz):

  - Eine ambitionierte Treibhausgasminderungsquote sollte über 2030 hinaus festgelegt werden, um Investitionssicherheiten im Kraftstoffmarkt zu geben.

  - Die E-Fuels-Produktion sollte mit einer ambitionierten nationalen Mengenquote für den gesamten Verkehr angereizt werden. Die derzeitigen EU-Mengenquoten für E-Fuels im Luftverkehr allein sind kein ausreichender Investitionsanreiz.

[13] Siehe hierzu: Studie „Notwendigkeit einer Lebenszyklusanalyse in der Flottenregulierung“ (2023) von Frontier Economics, Link, und Studie „Die CO_2-Gesamtbilanz für Antriebstechnologien im Individualverkehr heute und in Zukunft“ (2019) von Frontier Economics, Link.

- Mehrfachanrechnungen sollten schrittweise abgebaut werden.

- Die Anrechnungsobergrenzen für nachhaltig produzierte Biokraftstoffe sollten entfallen.

- Eine Regulierung, die das Ende der Nutzung biogener Kraftstoffe in 2030 vorsähe, lehnen wir ab.

- Die europäische **Erneuerbare-Energien-Richtlinie** (RED) selbst muss so ausgestaltet werden, dass sie den Hochlauf von E-Fuels anreizt und nicht wie bislang hemmt:

  - Ziel sollte die Adressierung des gesamten Verkehrssektors hinsichtlich der Verwendung von erneuerbaren flüssigen und gasförmigen Kraftstoffen wie z. B. RFNBO (Wasserstoff, E-Fuels etc.) und fortschrittlichen Biokraftstoffen sein. Staatliche Zuweisungen nur in bestimmte Verkehrsbereiche wie Flugverkehr und Schifffahrt durch einseitige Mengenquoten müssen abgeschafft werden, da die dort benötigten Mengen keinen ausreichenden Investitionsanreiz darstellen. Zudem gilt es zu berücksichtigen, dass im Straßenverkehr eine deutlich höhere Zahlungsbereitschaft als in anderen Verkehrsbereichen, die im internationalen Wettbewerb stehen, herrscht.

  - Zudem benötigen Investoren für mehr Investitionssicherheit eine Ausgestaltung der RED mit der Festlegung der Erneuerbare Energien-Anteile über 2030 hinaus.

- Die CO_2-Preiskomponente der nationalen **Lkw-Maut** sollte den Einsatz CO_2-armer und CO_2-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 CO_2-Bilanzierung über eine Well-to-Wheel-Betrachtung bei der Lkw-Maut möglich wird.

- Wir setzen uns für die **steuerliche Gleichstellung** von Fahrzeugen, die ausschließlich mit Erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden („Nullemissionsfahrzeuge“) mit batterieelektrischen Fahrzeugen in den Bereichen **Kfz-Besteuerung** und **Dienstwagenbesteuerung** ein. Wir plädieren daher für das Wiederaufgreifen eines verbesserten E-Fuels Only-Gesetzes, für welches bereits eine Verbändeanhörung[14] im Oktober 2024 stattfand (Referentenentwurf des Bundesministeriums für Finanzen eines Gesetzes zur steuerlichen Behandlung von lediglich mit E-Fuels betreibbaren Kraftfahrzeugen).

[14] UNITI-Stellungnahme: https://www.uniti.de/fileadmin/user_upload/Stellungnahme_UNITI_E-Fuels-Only-Ges_14-10-24.pdf.

- **Produktionskriterien der EU-Erneuerbare-Energien-Richtlinie** aus 2023 für Wasserstoff und damit Wasserstoffderivaten wie E-Fuels müssen anwendungsoptimierter und Hochlauf-orientierter ausgestalten werden. 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 CO_2 aus industriellen Punktquellen in Drittländern hergestellt wurden (dortiges Emissionshandelssystem wird von EU gefordert). Es braucht eine **Bestandsschutzregelung** für bereits gebaute oder in Bau befindliche Anlagen. Es ist eine globale Kohlenstoffstrategie notwendig, um einen CO_2-Kreislauf zu etablieren. Es braucht eine schnelle Etablierung einheitlicher Nachhaltigkeitskriterien (idealerweise global) und damit von Zertifizierungssystemen.

- Investitionen in den Markthochlauf von regenerativen Kraftstoffen müssen innerhalb der **EU-Taxonomie** als nachhaltige Investitionen klassifiziert werden.

- Es sollten zeitlich begrenzte staatliche **Förderprogramme** zum Produktionsanfang vorgesehen werden, beispielsweise EU-Klimaschutzdifferenzverträge (Carbon Contracts for Difference – CCFD), die insbesondere die ersten industriellen Mengen kostentechnisch unterstützen.

- Das **Pariser Klimaabkommen** muss dahingehend geändert werden, dass die Emissionsminderung von importierten E-Fuels, ebenso wie dies bereits für Biokraftstoffe möglich ist, auch im Verbrauchsland anerkannt wird und die Emissionseinsparung durch E-Fuels für die nationale Klimabilanz berücksichtigt werden kann.

- Die Politik sollte den **Abbau von Handelshemmnissen**, die Sicherstellung eines international fairen Wettbewerbs und die Schaffung globaler Produktions- und Nachhaltigkeitskriterien für erneuerbare Kraftstoffe einschließlich wirksamer Kontrollmechanismen vornehmen, die mit einem einheitlichen Zertifizierungssystem zur Entwicklung internationaler Märkte auf Grundlage von Energiepartnerschaften einhergehen.

- 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 und gleichzeitig eine neue Exportbranche für erneuerbare Kraftstofftechnologien aufgebaut werden.

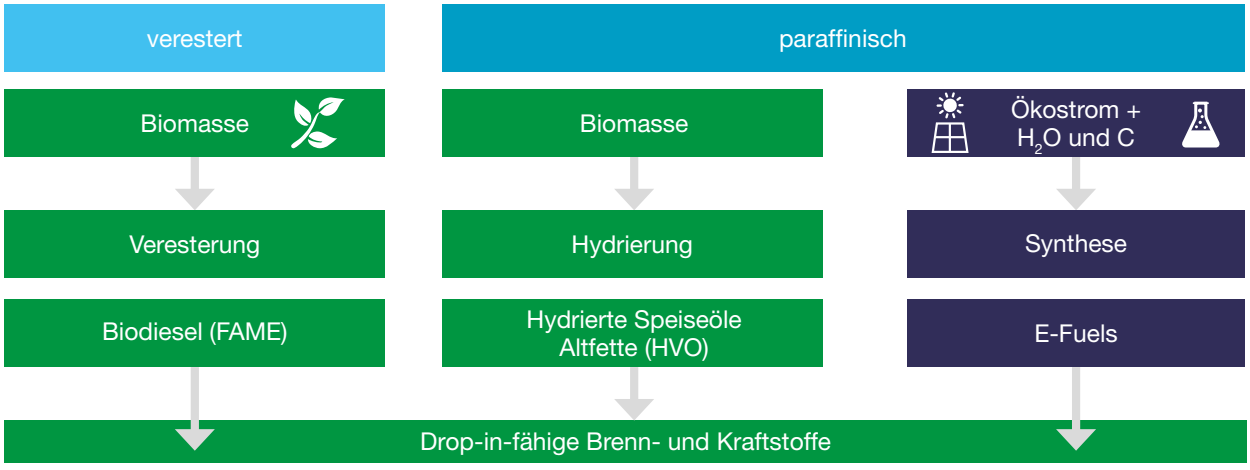
- Der etablierte **Internationale E-Fuels-Dialog** mit Partnern muss fortgeführt und ausgebaut sowie ein **internationaler Biokraftstoff-Dialog** aufgebaut werden mit dem Ziel, gemeinsame Standards zu erarbeiten. Mit Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft sollten im Rahmen einer nationalen Kraftstoffstrategie aktuelle Hemmnisse identifiziert, Erfordernisse formuliert und konkrete Umsetzungsschritte für den Hochlauf regenerativer Kraftstoffe vereinbart werden.

Grünes Heizöl als Lösungsvariante im Wärmemarkt berücksichtigen

- Bei der Wärmeversorgung im Gebäudesektor ist die Erreichung der Klimaziele eine große Herausforderung und nur durch eine klimazielkonforme Energieträger- und Technologieoffenheit erreichbar. Die Fokussierung auf einzelne bzw. der Ausschluss von Technologien wäre für die Wärmewende weder zielführend noch vertrauensbildend.

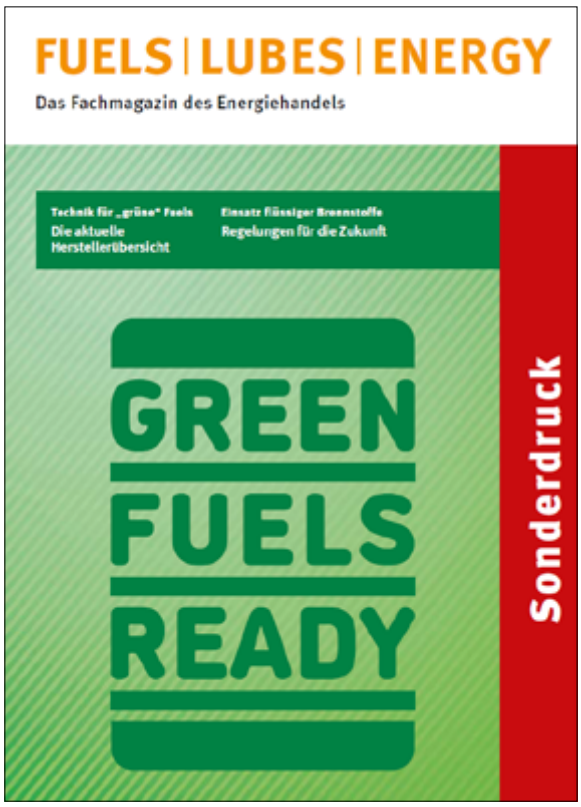
- Heizungstechnologien an sich sind weder fossil noch erneuerbar, sondern es kommt auf die beim Heizen eingesetzten Energieträger an. Auch deshalb sind Verbote bestimmter Heizungstechnologien nicht begründbar, sobald sie mit erneuerbaren Energieträgern betrieben werden können.

- Neben Wärmepumpen, Wärmenetzen, holzbasierten Brennstoffen oder Biogas wird auch der zunehmende Einsatz von erneuerbaren Flüssigbrennstoffen bzw. Grünem Heizöl eine wichtige Rolle spielen. Sie können über mehrere Pfade hergestellt werden, basierend auf Biomasse, auf biogenen Rest- und Abfallstoffen oder perspektivisch als Wasserstoffderivate.



Grafik: basierend auf en2x

- Grünes Heizöl kann 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:



Sonderdruck zum Thema „Green Fuels Ready“ downloadbar unter www.fuels-lubes-energy.de/green-fuels

- Erneuerbare Flüssigbrennstoffe können herkömmliches leichtes Heizöl über die zunehmende Beimischung stufenweise bis zu 100 Prozent ersetzen und somit den Hochlauf in das Zeitalter der erneuerbaren Energien maßgeblich befördern. Die einschlägige Produktnorm wurde im Jahr 2024 darauf entsprechend ausgerichtet.

- Flüssige Energieträger gehören zu den nicht-leitungsgebundenen speicherfähigen Energiearten. Die Wärmeversorgung kann damit, unabhängig davon wie stark die Nachfrage schwankt oder wo die Heizung steht, verlässlich und individuell mit hoher Kontinuität wie gewohnt durch den Energiemittelstand bereitgestellt werden, was besonders in ländlichen Regionen oft unabdingbar ist.

- Aufgrund der vielfältigen Wohn- und Lebensrealitäten sowie individuellen Ausgangssituationen brauchen Verbraucherinnen und Verbraucher ein hohes Maß an Entscheidungsfreiheit bei der Wahl ihrer Heizungstechnik und Wärmeversorgung von morgen.

Empfehlungen von UNITI:

Neben der physischen Beimengung sollte vor allem die bilanzielle Anrechenbarkeit von Grünem Heizöl regulativ ermöglicht werden.

Weitere UNITI-Positionen zur Bundestagswahl

Anpassung des Energieeffizienzgesetzes notwendig

Unternehmen des mittelständischen Energiehandels sind von den Vorgaben des Energieeffizienzgesetzes unmittelbar betroffen, was zu einem hohen Verwaltungsaufwand sowie hohen Kosten führt. Beispielsweise muss der Kosten- und Zeitaufwand für Dritte wie Zertifizierer, Gutachter und die Einrichtung und der Betrieb von Energie- und Umweltmanagementsystemen künftig mit eingeplant werden.
Das Gesetz entfaltet eine Wirkung auf den gesamten Wirtschaftsstandort Deutschland. Die Umsetzung europäischer Vorgaben aus der EU-Energieeffizienzrichtline (EED) durch das nationale Energieeffizienzgesetz ist zu überambitioniert und weitaus umfangreicher erfolgt, als dies notwendig wäre. Beispielsweise macht die EU-Regulierung keinerlei Vorgaben zur Reduzierung des Primärenergieverbrauchs. Wir empfehlen daher zum Schutz des Wirtschaftsstandortes eine Reform des Energieeffizienzgesetzes, damit dieses nicht über europäische Vorgaben hinausgeht.

Notwendige Integration von Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit in die Energieeffizienzpolitik:

Das Energieeffizienzgesetz sollte die wirtschaftlichen Realitäten berücksichtigen, indem es die Effizienz von Energieeinsatz im Verhältnis zur wirtschaftlichen Leistung stärker einbezieht. Eine zentrale Kennzahl könnte der Energieeinsatz pro Einheit des Bruttoinlandsprodukts (BIP) sein, der nicht nur den reinen Energieverbrauch, sondern auch Produktivität und Wertschöpfung abbildet. Die Förderung von Energieeffizienzmaßnahmen darf den Wirtschaftsstandort Deutschland nicht durch übermäßige Regulierungen schwächen, sondern muss eine Balance zwischen Umweltzielen und wirtschaftlicher Wettbewerbsfähigkeit gewährleisten.

Fokus auf nachhaltiges Wirtschaftswachstum legen:

Eine Energieeffizienzpolitik, die isoliert auf den Energieverbrauch abzielt, kann unbeabsichtigt innovationshemmend wirken und das Wirtschaftswachstum gefährden. Effizienz sollte nicht ausschließlich durch absolute Verbrauchsreduktionen definiert werden, sondern durch die Optimierung des Energieeinsatzes im Hinblick auf maximalen wirtschaftlichen Nutzen. Investitionen in technologische Innovationen und ressourceneffiziente Produktionsmethoden können sowohl die CO_2-Emissionen reduzieren als auch die Wirtschaft stärken.

Förderung von energieintensiven Industrien als Innovationsmotoren:

Energieintensive Industrien leisten einen erheblichen Beitrag zur Wertschöpfung und sind ein zentraler Pfeiler des Exporterfolgs Deutschlands. Eine überzogene Regulierung, die nicht die spezifischen Anforderungen dieser Sektoren berücksichtigt, könnte ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig beeinträchtigen. Stattdessen sollte das Energieeffizienzgesetz darauf abzielen, Effizienzsteigerungen mit wirtschaftlichem Mehrwert zu fördern, indem beispielsweise Anreize für Investitionen in moderne, energieeffiziente Produktionsanlagen geschaffen werden.

Ganzheitlicher Effizienzbegriff für nachhaltige Entwicklung:

Der Begriff der Energieeffizienz sollte stärker auf die Ressourceneffizienz im Gesamtkontext ausgerichtet sein, einschließlich wirtschaftlicher Produktivität. Die Effizienz von Energieeinsatz muss nicht nur die Reduktion von Energieverbräuchen, sondern auch den wirtschaftlichen Output und den Mehrwert der eingesetzten Energie bewerten. Dies trägt dazu bei, die Klima- und Wirtschaftsziele gleichermaßen zu erfüllen und Deutschland als Industriestandort langfristig zu sichern.

Berücksichtigung sektoraler Unterschiede und Flexibilität im Gesetz:

Es ist essenziell, dass das Energieeffizienzgesetz sektorale Unterschiede berücksichtigt und Raum für flexible Lösungen bietet. Branchen mit hohen Energieeinsätzen, wie die chemische oder metallverarbeitende Industrie, sollten nicht durch pauschale Vorgaben belastet werden, sondern durch anpassungsfähige Effizienzziele unterstützt werden, die den Zusammenhang zwischen Energieverbrauch, Produktion und volkswirtschaftlichem Nutzen reflektieren.

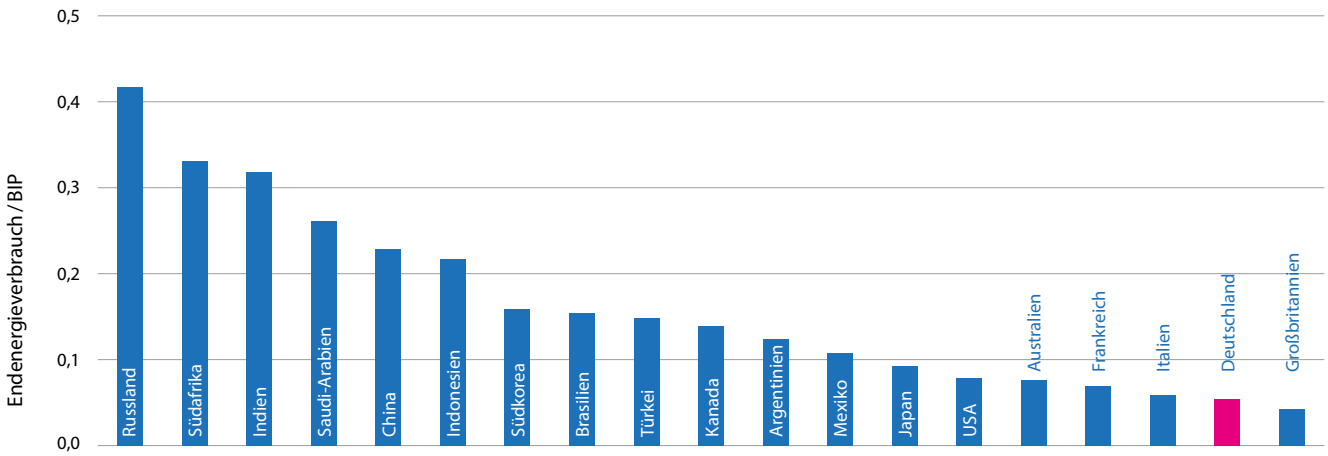
Energieinput bei Effizienzbetrachtung berücksichtigen:

Energieeffizienz sollte möglichst umfassend verstanden werden, so dass Effizienzvorgaben nicht nur die energetische Bilanz (wieviel Energie wurde bei Nutzung eingespart), sondern eine gesamtheitliche Effizienzbetrachtung beinhaltet, die beispielsweise auch den Energieaufwand zur Herstellung neuer energieeffizienter Technologien berücksichtigt. Das Ziel der Energieeffizienzpolitik, die Einsparung von CO_2 durch geringere Energieaufwände zu erreichen, sollte daher nicht nur die CO_2-Bilanz der Nutzungsphase, sondern Bilanz eines Technologieeinsatzes von der Herstellung über Nutzungsphase bis Recycling beinhalten.

Investitionen in weitere Energieeffizienzfortschritte könnten Wirtschaft überfordern:

Deutschland zählt – angesichts des hohen Anteils des produzierenden Gewerbes an der gesamten Wirtschaftsleistung – zu den europäischen Ländern mit der höchsten Energieproduktivität bzw. der niedrigsten Energieintensität, wie folgende Grafik zeigt:

Endenergieintensität im Vergleich – G20 Länder (2023)



Quelle: Enerdata, Statista

Forderungen, den Primärenergieverbrauch bis 2050 erheblich zu senken, könnten die energienutzenden Sektoren überfordern, sofern keine zusätzlichen Maßnahmen und Investitionen erfolgen. Eine Verlagerung der Produktion in andere Industrieländer würde zudem zu einer Verminderung der Energieeffizienz im globalen Vergleich führen, da dort häufig schlechtere energieeffiziente Rahmenbedingungen herrschen.

Forderungen im Bereich der Energiesteuerregulierung:

- Derzeit werden auf **Wasserstoff** je nach Nutzung in einem Fahrzeug mit Brennstoffzelle oder mit einem Wasserstoffmotor unterschiedliche Energiesteuersätze fällig. Wasserstoff für die Nutzung in Fahrzeugen sollte aber immer gleichbesteuert werden. Dies gilt es national anzupassen.

- **Paragraph 60** des Energiesteuergesetzes ist die gesetzliche Grundlage dafür, dass Kraft- und Brennstoffstoffhändlern bei Zahlungsausfall eines Kunden ein Energiesteuerentlastungsanspruch zusteht. Wir fordern, dass die Bundesregierung jegliche Vorhaben einer Streichung dieser europarechtskonformen Regelung[15] unterlässt.

Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz zur CVD-Umsetzung flexibler gestalten

- Die im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz festgelegte E-Fahrzeug-Beschaffungsquote sollte als Beitrag für eine technologieoffenere Umsetzung der CVD-Vorgaben[16] zurückgenommen werden, da Kommunen und Städte mit der derzeitigen Elektro-Antriebsvorgabe überfordert und finanziell überlastet werden.
- Die CVD sollte eine CO_2-Systematik einführen, welche die CO_2-Bilanzierung nicht am Auspuff, sondern gesamtbilanziell am Fahrzeug ermöglicht. Somit wären verschiedene CO_2-Minderungsoptionen bei sämtlichen Fahrzeugen nutzbar, die von der CVD erfasst sind.

Keine Versorgungsauflage für Ladeinfrastruktur!

- Wir lehnen jegliche Vorhaben zur Einführung einer staatlichen Versorgungsauflage für Tankstellen zur Errichtung und den Betrieb von (Schnell-)Ladesäulen kategorisch ab, weil dies mittelständische Unternehmen über die Maßen belasten würde und eine solche Vorgabe laut eines Rechtsgutachtens zudem rechtswidrig wäre. Zur ausführlichen Argumentation: Link.
- Stattdessen schlagen wir eine konzertierte Aktion mit der Tankstellenwirtschaft vor, um Rahmenbedingungen für den Aufbau einer wirtschaftlich tragfähigen Ladeinfrastruktur zu klären.

[15] https://www.uniti.de/fileadmin/user_upload/240426_Stellungnahme_zum_GE_Modernisierung_und_B%C3%BCrokratieabbau_im_Strom-_und_Energiesteuerrecht.pdf, Punkt 2; Rechtsgutachten: https://www.uniti.de/fileadmin/user_upload/Gutachten_Beihilfe_-Paragr_60_EnergieStG.pdf.

[16] EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive, CVD-Richtlinie).

Energiemittelstand bei Bürokratie und Berichtspflichten entlasten

- Der Staat sollte sich auf seine Kernaufgaben konzentrieren, wie beispielsweise die schnelle Bearbeitung von Anträgen und das Ausstellen von Baugenehmigungen etc.
- Bei den ausstehenden Umsetzungen europäischer Vorgaben (NIS II-Richtlinie und CER-Richtlinie) zur Regulierung der Kritischen Infrastruktur sollten eventuelle Pflichten für mittelständische Unternehmen stets mit Augenmaß und mit Fokus auf die Umsetzbarkeit vorgesehen werden. Dazu gehört auch, dass bereits bestehende Schwellenwerte beibehalten werden.
- Bei der CSRD-Umsetzung für kleine und mittelständische Unternehmen sollte darauf geachtet werden, dass solche Unternehmen von Berichtspflichten ausgenommen werden.
- Bei den bislang bereits bestehenden Berichtspflichten[17] durch nationales und EU-Recht sollte eine gründliche Überprüfung im Hinblick auf Vereinfachung und Bürokratieentlastung stattfinden.

Sonntags- und Feiertagsregelungen für Autowäsche vereinheitlichen

Der Bund sollte zusammen mit den Bundesländern eine bundesweit einheitliche Zulässigkeit der Waschmöglichkeit an Sonntagen ermöglichen. Der derzeitige regulative Flickenteppich führt zu Benachteiligungen von Unternehmen in Bundesländern mit Verboten.

Mögliche Ein- und Durchfahrbeschränkungen für Fahrzeuge differenzieren

Seit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes haben Kommunen die Möglichkeit neben der Verkehrssicherheit auch andere Kriterien zur Gestaltung des Verkehrs heranzuziehen. Wir fordern den Bundesgesetzgeber zur Klarstellung auf, dass ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz auch dadurch erfolgt, dass Fahrzeuge mit erneuerbaren Kraftstoffen genutzt werden und dadurch gesamtbilanziell eine neutrale CO_2-Nutzungsbilanz aufweisen können. Es sollte dadurch vermieden werden, dass Ein- und Durchfahrbeschränkungen für Fahrzeuge mit Dieselmotor ausgesprochen werden können, wenngleich diese nicht mit fossilen Kraftstoffen genutzt werden.

[17] Überblick: https://www.familienunternehmen-politik.de/de/positionen/buerokratie-offenlegungspflichten

Kontakt

RA Elmar Kühn
Hauptgeschäftsführer

Dipl.-Ing., Dipl.-WirtschIng. (FH)
Dirk Arne Kuhrt
Geschäftsführer Wärmemarkt

Dipl.-Verw.-Wiss.
Dominik Hellriegel
Leiter Politik

T. (030) 755 414 300
info@uniti.de
www.uniti.de

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. 8.600 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 80 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 50 Prozent die meisten unabhängigen mittelständischen 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.