

Antwort auf die Wahlprüfsteine des UNITI Bundesverbandes EnergieMittelstand e.V. zur Abgeordnetenhauswahl 2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

haben Sie vielen Dank für die Übersendung Ihrer Wahlprüfsteine und für die Gelegenheit, unsere Positionen zu den für Ihre Mitgliedsunternehmen und den Energiestandort Berlin wichtigen Fragestellungen darzustellen.

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. leistet mit seinen Mitgliedsunternehmen einen wesentlichen Beitrag zur Versorgungssicherheit, zur Mobilität von Menschen und Gütern sowie zur Wärmeversorgung in Deutschland. Gerade mittelständische Unternehmen tragen Verantwortung für Innovation, Investitionen, regionale Wertschöpfung und Beschäftigung. Dieser Beitrag verdient aus unserer Sicht Anerkennung und verlässliche politische Rahmenbedingungen.

Wir stehen für eine Politik der Technologieoffenheit, der Innovationsfreiheit und der Sozialen Marktwirtschaft. Klimaschutz, wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit verstehen wir nicht als Gegensätze, sondern als gemeinsame Ziele, die durch marktwirtschaftliche Instrumente, technischen Fortschritt und unternehmerische Innovationskraft erreicht werden können. Staatliche Regulierung sollte hierfür verlässliche Leitplanken setzen, ohne einzelne Technologien politisch vorzugeben oder auszuschließen.

Für die Beantwortung Ihrer Fragen haben wir auch Künstliche Intelligenz genutzt. Unsere Antworten basieren auf unserem Wahlprogramm für die Abgeordnetenhauswahl 2026 sowie auf den Beschlüssen der FDP Berlin und wurden durch die Fachsprecherinnen und Fachsprecher des Landesvorstands geprüft und überarbeitet.

Gerne beantworten wir Ihre folgenden Fragen.

1. Vor allem mittelständische Betriebe werden überproportional durch Bürokratie belastet. Wie möchte ihre Partei die Unternehmen entlasten? Durch unsere Mitgliedsstruktur bitten wir insbesondere um Antworten für den Bereich Handel und Logistik.

Der Bürokratieabbau gehört für uns zu den zentralen wirtschaftspolitischen Vorhaben der kommenden Legislaturperiode. Gerade mittelständische Unternehmen verfügen häufig nicht über eigene Verwaltungsabteilungen und werden deshalb von zusätzlichen Dokumentations-, Nachweis- und Genehmigungspflichten besonders stark belastet. Dies gilt in besonderem Maße für Unternehmen aus Handel, Logistik und

Energiewirtschaft, deren Geschäftsmodelle von schnellen Genehmigungen, verlässlichen Lieferketten und effizienten Verwaltungsverfahren abhängen.

Wir verfolgen deshalb das Ziel, den Berliner Rechts- und Verwaltungsvorschriftenbestand innerhalb einer Legislaturperiode signifikant zu reduzieren. Neue bürokratische Belastungen sollen grundsätzlich nur eingeführt werden können, wenn gleichzeitig mindestens zwei bestehende Belastungen entfallen ("One in – Two out"). Ergänzend wollen wir einen unabhängigen Normenkontrollrat sowie einen Berliner Bürokratiekostenindex etablieren, um die tatsächlichen Belastungen für Unternehmen transparent zu messen und dauerhaft zu reduzieren.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Beschleunigung behördlicher Verfahren. Wo immer rechtlich möglich, sollen Genehmigungspflichten in Anzeigeverfahren umgewandelt werden. Für verbleibende Genehmigungsverfahren setzen wir uns für verbindliche Bearbeitungsfristen mit Genehmigungsfiktion ein. Unternehmen müssen sich darauf verlassen können, dass Verwaltung planbar und verlässlich arbeitet.

Die Digitalisierung der Verwaltung verstehen wir dabei nicht als Selbstzweck, sondern als Entlastungsinstrument. Sämtliche Unternehmensdienstleistungen sollen perspektivisch vollständig digital über ein zentrales Verwaltungsportal abgewickelt werden können. Mehrfachmeldungen identischer Daten gegenüber unterschiedlichen Behörden wollen wir konsequent vermeiden. Verwaltungsverfahren müssen nach dem Grundsatz "digital only" neu gedacht werden.

Für Handel und Logistik planen wir mehrere branchenspezifische Maßnahmen. So wollen wir das Berliner Vergabegesetz abschaffen und künftig ausschließlich das Bundes- und EU-Vergaberecht anwenden. Damit entfallen zahlreiche landesspezifische Sonderregelungen, die Ausschreibungen unnötig verkomplizieren. Gleichzeitig setzen wir uns für schnellere Genehmigungen im Bereich Logistik- und Gewerbeflächen sowie für Experimentierklauseln ein, mit denen innovative Mobilitäts- und Logistiklösungen unter realen Bedingungen erprobt werden können.

Gerade im Bereich neuer Mobilitäts- und Transporttechnologien sehen wir Berlin als möglichen Innovationsstandort. Moderne Logistik, automatisierte Transporte, intelligente Verkehrssteuerung und digitale Genehmigungsprozesse können erhebliche Effizienzgewinne ermöglichen. Dafür braucht es jedoch einen Staat, der Innovation ermöglicht statt verhindert.

2. Sollten aus Ihrer Sicht Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren wie Autos, LKW, Busse etc. weiterhin zugelassen werden können? Welchen Stellenwert hat diese Technologie für Ihre Partei gerade im Hinblick auf Fragen der Zukunft von Mobilität von Menschen und Gütern?

Ja. Die FDP Berlin bekennt sich ausdrücklich zur Technologieoffenheit im Verkehrssektor. Aus unserer Sicht darf der Staat keine einzelne Antriebstechnologie politisch privilegieren oder verbieten. Maßstab sollte vielmehr die tatsächliche Klimawirkung über den gesamten Lebenszyklus sowie die Fähigkeit sein, Mobilität wirtschaftlich, zuverlässig und bezahlbar sicherzustellen.

Insbesondere im Güterverkehr, bei Nutzfahrzeugen, kommunalen Fahrzeugflotten sowie in Teilen des Fernverkehrs werden Verbrennungsmotoren auf absehbare Zeit eine wichtige Rolle spielen. Gleichzeitig entwickeln sich erneuerbare Kraftstoffe, synthetische Kraftstoffe, Wasserstofftechnologien und batterieelektrische Antriebe dynamisch weiter. Diese Vielfalt verstehen wir als Stärke und nicht als Problem. Wir lehnen daher technologiepolitische Festlegungen ab, die Innovationen frühzeitig ausschließen oder Investitionssicherheit gefährden. Klimaschutz gelingt aus unserer Sicht am besten über klare Klimaziele, verlässliche Rahmenbedingungen und fairen Wettbewerb zwischen unterschiedlichen technologischen Lösungen.

Gerade Berlin profitiert als Wissenschafts- und Innovationsstandort davon, wenn Unternehmen neue Mobilitätslösungen entwickeln, testen und zur Marktreife bringen können. Deshalb setzen wir uns ausdrücklich für Experimentierklauseln, regulatorische Reallabore und technologieoffene Innovationspolitik ein. Verbrennungsmotoren, die mit klimaneutralen oder deutlich emissionsärmeren Kraftstoffen betrieben werden, können deshalb auch künftig einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität leisten. Entscheidend ist für uns nicht die Technologie selbst, sondern das Erreichen der Klimaschutzziele unter Wahrung von Wirtschaftlichkeit, Versorgungssicherheit und individueller Mobilität.

3. Synthetische grünstrombasierte Flüssigkraftstoffe (E-Fuels) haben eine hohe Energiespeicherdichte und sind über bestehende Tankinfrastrukturen nutzbar. Werden Sie den Einsatz solcher Kraftstoffe politisch unterstützen und damit das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehr ermöglichen?

Ja. Wir unterstützen ausdrücklich die Entwicklung, Markteinführung und den Einsatz synthetischer, auf erneuerbarem Strom basierender Kraftstoffe (E-Fuels) als wichtigen Baustein einer technologieoffenen Klimaschutzstrategie.

Unser Ausgangspunkt ist, dass die Dekarbonisierung des Verkehrs nicht über Verbote einzelner Technologien, sondern über die Reduktion von Treibhausgasemissionen erfolgen sollte. Dabei kommt es aus unserer Sicht auf das Ergebnis an – also auf die tatsächliche Klimawirkung –, nicht auf die politische Bevorzugung einzelner Antriebstechnologien. E-Fuels besitzen mehrere Eigenschaften, die sie zu einem wichtigen Bestandteil einer klimaneutralen Mobilität machen können. Sie ermöglichen insbesondere die Nutzung der bestehenden Fahrzeugflotte und der vorhandenen Tankstelleninfrastruktur. Gerade für Bereiche, in denen batterieelektrische Lösungen

technisch oder wirtschaftlich nur eingeschränkt einsetzbar sind, etwa im Schwerlastverkehr, im Luftverkehr oder in Teilen des Schiffsverkehrs, sehen wir erhebliche Potenziale. Darüber hinaus können E-Fuels einen Beitrag zur Versorgungssicherheit leisten. Die Speicherung und der Transport flüssiger Energieträger sind über etablierte Infrastrukturen möglich. Dadurch können erneuerbare Energien international dort erzeugt werden, wo Wind- und Solarstrom besonders günstig verfügbar sind, und anschließend in Form synthetischer Kraftstoffe importiert werden.

Uns ist zugleich bewusst, dass E-Fuels gegenwärtig noch nicht in ausreichenden Mengen und zu wettbewerbsfähigen Kosten verfügbar sind. Daraus leiten wir jedoch kein Argument gegen diese Technologie ab, sondern sehen darin einen Auftrag, Innovationen zu ermöglichen, Investitionen zu erleichtern und Markthochläufe nicht durch regulatorische Benachteiligungen zu erschweren.

Für Berlin bedeutet dies insbesondere, Forschung, Entwicklung und unternehmerische Innovation im Bereich alternativer Kraftstoffe zu fördern und regulatorische Hürden abzubauen. Als Wissenschafts- und Innovationsstandort kann Berlin einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung klimaneutraler Mobilitätslösungen leisten. Wir unterstützen daher einen technologieoffenen Regulierungsrahmen, der E-Fuels gegenüber anderen emissionsarmen Technologien weder bevorzugt noch benachteiligt. Wettbewerb der besten Lösungen ist aus unserer Sicht der wirksamste Innovationsmotor.

4. Der neue Kraftstoff HVO 100 ist ein klimaschonender, erneuerbarer Kraftstoff im Dieselkraftstoffbereich. Unterstützen Sie die Forderung, dass in sämtlichen kommunalen Betrieben der Einsatz von HVO 100 zur Ersetzung fossilen Diesels vorgesehen werden sollte?

Wir begrüßen grundsätzlich den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe wie HVO100 überall dort, wo sie einen messbaren Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasemissionen leisten können und technisch sinnvoll einsetzbar sind. Gerade kommunale Fahrzeugflotten umfassen zahlreiche Einsatzbereiche, in denen kurzfristig keine wirtschaftlich tragfähigen Alternativen verfügbar sind oder bestehende Fahrzeuge noch über viele Jahre genutzt werden. In solchen Fällen kann der Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe dazu beitragen, Emissionen deutlich zu senken, ohne funktionierende Fahrzeuge vorzeitig außer Betrieb nehmen zu müssen.

Allerdings würden wir bewusst keine landespolitische Verpflichtung formulieren, ausschließlich auf HVO100 zu setzen. Unser Grundsatz bleibt die Technologieoffenheit. Kommunale Unternehmen sollen die jeweils effizienteste, wirtschaftlichste und ökologisch sinnvollste Lösung wählen können. Dazu können batterieelektrische Antriebe ebenso gehören wie Wasserstoff, Biokraftstoffe, HVO100 oder künftig weitere erneuerbare Kraftstoffe.

Entscheidend ist für uns, dass Beschaffungsvorgaben nicht einzelne Technologien festschreiben, sondern Klimaschutzziele möglichst effizient erreichen. Deshalb setzen wir auf leistungsorientierte Vorgaben statt auf technologiebezogene Detailsteuerung.

Wo HVO100 wirtschaftlich verfügbar ist, die technischen Voraussetzungen erfüllt sind und nachhaltige Rohstoffquellen nachgewiesen werden können, sehen wir seinen Einsatz in kommunalen Fahrzeugflotten ausdrücklich als sinnvolle Option.

5. Wie stehen Sie zu der Möglichkeit, die bundesgesetzlichen Vorgaben (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz) bei der Beschaffung neuer Busse im ÖPNV auch durch den Kauf neuer effizienter Dieselmotoren in Kombination mit der ausschließlichen Nutzung von HVO100-Diesel erfüllen zu können?

Wir befürworten grundsätzlich eine technologieoffene Umsetzung der europäischen und bundesrechtlichen Klimaziele im öffentlichen Personennahverkehr. Wir halten es für sinnvoll, den Kommunen und Verkehrsunternehmen unterschiedliche technologische Wege zur Erreichung der gesetzlich vorgegebenen Emissionsziele zu eröffnen. Entscheidend sollte sein, welche tatsächlichen Treibhausgasminderungen erreicht werden und nicht, welche Antriebstechnologie politisch bevorzugt wird.

Vor diesem Hintergrund sehen wir die Kombination moderner, effizienter Dieselfahrzeuge mit dauerhaft eingesetztem HVO100 grundsätzlich als prüfungswürdige Möglichkeit, sofern dadurch die klima- und europarechtlichen Anforderungen nachweislich erfüllt werden. Ob dies rechtlich im Rahmen des geltenden Bundes- und Europarechts möglich ist, ist nach unserer Auffassung anhand der jeweils geltenden gesetzlichen Vorgaben zu bewerten.

Unabhängig von dieser rechtlichen Einordnung lehnen wir eine Verkehrspolitik ab, die Innovation ausschließlich auf eine einzige Technologie verengt. Der Berliner ÖPNV wird künftig voraussichtlich auf einen technologiepluralen Fahrzeugmix setzen. Batterieelektrische Busse, Wasserstoffantriebe und erneuerbare Kraftstoffe werden – je nach Einsatzprofil, Streckenlänge, Ladeinfrastruktur und Wirtschaftlichkeit – unterschiedliche Stärken besitzen.

Gerade im öffentlichen Nahverkehr sollten Investitionsentscheidungen langfristig tragfähig sein. Verkehrsunternehmen benötigen deshalb verlässliche Rahmenbedingungen, Planungssicherheit und ausreichend Flexibilität, um wirtschaftliche und klimafreundliche Lösungen auswählen zu können. Unser Ziel bleibt ein leistungsfähiger, klimafreundlicher und wirtschaftlich tragfähiger ÖPNV. Technologieoffenheit ist hierfür aus unserer Sicht kein Selbstzweck, sondern Voraussetzung dafür, dass Innovationen entstehen und öffentliche Mittel effizient eingesetzt werden.

6. Auf Bundesebene ist derzeit eine Reform des Gebäudeenergiegesetzes in Ausarbeitung. Welche Elemente bilden für Sie wesentliche Bausteine der Wärmeversorgung? Wie steht ihre Partei dabei zu kommunalen Anschluss- und Benutzungszwängen an die Fernwärme im Bereich der Wohnraumbeheizung?

Für uns sind Versorgungssicherheit, Bezahlbarkeit, Klimaschutz und Technologieoffenheit die gleichrangigen Leitprinzipien einer zukunftsfähigen Wärmeversorgung. Die Wärmewende wird nur dann dauerhaft erfolgreich sein, wenn sie von den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Unternehmen mitgetragen werden kann. Dies setzt voraus, dass politische Vorgaben verlässlich, wirtschaftlich tragfähig und offen für unterschiedliche technologische Lösungen ausgestaltet werden.

Aus unserer Sicht sollte der Staat Klimaziele definieren, nicht jedoch einzelne Heiztechnologien verbindlich vorgeben. Eigentümer sollten innerhalb eines verlässlichen ordnungsrechtlichen Rahmens selbst entscheiden können, mit welcher Technologie sie diese Ziele erreichen.

Für Berlin wird die Wärmeversorgung auch künftig aus unterschiedlichen Bausteinen bestehen. Dazu zählen insbesondere der weitere Ausbau leistungsfähiger Fernwärmenetze, elektrische Wärmepumpen, Geothermie, Kraft-Wärme-Kopplung, Wasserstoffperspektiven sowie erneuerbare gasförmige und flüssige Energieträger. Welche Lösung im Einzelfall sinnvoll ist, hängt wesentlich von Gebäudetyp, Quartiersstruktur, vorhandener Infrastruktur und den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab.

Kommunale Anschluss- und Benutzungszwänge betrachten wir deshalb mit großer Zurückhaltung. Sie greifen erheblich in die Eigentumsfreiheit und die unternehmerische Entscheidungsfreiheit ein und bergen die Gefahr, innovative oder künftig wirtschaftlichere Lösungen auszuschließen. Fernwärme kann dort, wo sie effizient, wirtschaftlich und klimafreundlich bereitgestellt wird, eine hervorragende Lösung sein. Sie sollte jedoch durch ihre Leistungsfähigkeit überzeugen und nicht in erster Linie durch ordnungsrechtlichen Zwang.

Wo aus übergeordneten Gründen Anschlussregelungen erforderlich erscheinen, müssen diese aus unserer Sicht eng begründet, verhältnismäßig ausgestaltet und mit fairen wirtschaftlichen Bedingungen für die Betroffenen verbunden sein. Unser Leitbild bleibt ein Wettbewerb der besten klimafreundlichen Wärmelösungen.

7. Der Einsatz erneuerbarer Flüssigbrennstoffe (etwa sog. „Grünes Heizöl“ oder „Bioöl“) kann die Klimabilanz von Heizungen verbessern. Werden Sie den Einsatz solcher regenerativen Brennstoffe politisch unterstützen und diese Option bei landesgesetzlichen Regelungen im Wärmemarkt berücksichtigen?

Ja. Die FDP Berlin unterstützt ausdrücklich den technologieoffenen Einsatz erneuerbarer Brennstoffe, sofern diese einen nachweisbaren Beitrag zur Treibhausgasreduzierung leisten und nachhaltigen Nachhaltigkeitskriterien entsprechen.

Wir halten es für einen Fehler, den Gebäudebestand ausschließlich unter dem Gesichtspunkt eines vollständigen Technologiewechsels zu betrachten. Gerade in einer Stadt wie Berlin existieren zahlreiche Gebäude mit sehr unterschiedlichen baulichen Voraussetzungen. Nicht jede Immobilie lässt sich kurzfristig oder wirtschaftlich sinnvoll auf dieselbe Heiztechnologie umstellen. Erneuerbare flüssige Brennstoffe können deshalb insbesondere im Gebäudebestand einen wichtigen Beitrag zur schrittweisen Dekarbonisierung leisten. Sie ermöglichen vielfach, vorhandene Heizungsinfrastrukturen weiter zu nutzen und gleichzeitig den CO₂-Ausstoß deutlich zu reduzieren. Damit können sie Investitionskosten begrenzen, Versorgungssicherheit gewährleisten und den Hochlauf klimafreundlicher Energieträger unterstützen.

Aus unserer Sicht sollten landesrechtliche Regelungen deshalb grundsätzlich alle Technologien berücksichtigen, die nachweislich zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen. Eine pauschale Benachteiligung einzelner erneuerbarer Energieträger lehnen wir ab. Stattdessen setzen wir auf technologieoffene Kriterien, die sich an der tatsächlichen Emissionsminderung orientieren. Darüber hinaus sehen wir in der Entwicklung erneuerbarer Brennstoffe auch Chancen für Innovation, Wertschöpfung und Versorgungssicherheit. Klimaneutrale Energieträger werden künftig in vielen Bereichen benötigt werden. Deshalb sollten regulatorische Rahmenbedingungen deren Markthochlauf unterstützen und nicht erschweren.

8. Planen Sie über die derzeit in Änderung befindlichen bundesgesetzlichen Vorgaben hinausgehende Verpflichtungen von Unternehmen zur Errichtung von Ladepunkten an Nichtwohngebäuden in Landesklimaschutzgesetzen?

Nein. Wir sehen den Ausbau der Ladeinfrastruktur als eine wichtige Voraussetzung für die Elektromobilität. Gleichzeitig halten wir zusätzliche landesrechtliche Verpflichtungen über bestehende bundes- und europarechtliche Vorgaben hinaus derzeit nicht für zielführend.

Gerade mittelständische Unternehmen stehen bereits vor erheblichen Investitions-, Dokumentations- und Genehmigungsanforderungen. Zusätzliche landesrechtliche Verpflichtungen würden den bürokratischen Aufwand erhöhen und könnten insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen unverhältnismäßig belasten.

Wir setzen stattdessen auf investitionsfreundliche Rahmenbedingungen. Dazu gehören schnellere Genehmigungsverfahren, eine leistungsfähige Stromnetzinfrastruktur, digitale Verwaltungsverfahren sowie wirtschaftliche Anreize für den freiwilligen Ausbau von Ladeinfrastruktur. Wo Unternehmen aufgrund ihrer betrieblichen Anforderungen

Ladepunkte errichten möchten, sollte dies möglichst unkompliziert und ohne unnötige Verwaltungshürden möglich sein.

Grundsätzlich verfolgen wir auch bei der Ladeinfrastruktur den Ansatz der Technologieoffenheit. Elektromobilität wird ein wichtiger Bestandteil der zukünftigen Mobilität sein. Gleichzeitig gehen wir davon aus, dass auch Wasserstoff, erneuerbare Kraftstoffe und weitere innovative Energieträger künftig ihren Platz im Mobilitätsmix haben werden. Infrastrukturpolitik sollte deshalb den Wettbewerb unterschiedlicher klimafreundlicher Technologien ermöglichen und nicht einseitig auf einzelne Lösungen ausgerichtet sein.

Wir bedanken uns herzlich für Ihre Fragen und das Interesse an den Positionen der FDP Berlin. Die von Ihnen aufgeworfenen Themen berühren zentrale Herausforderungen der kommenden Jahre: die Sicherstellung einer bezahlbaren und klimafreundlichen Energieversorgung, die Zukunft der Mobilität sowie die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Wir sind überzeugt, dass diese Herausforderungen nur mit marktwirtschaftlichen Instrumenten, technologischer Offenheit und einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen Politik, Wirtschaft und Wissenschaft erfolgreich bewältigt werden können.

Für den weiteren Austausch mit Ihrem Verband stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung und freuen uns auf den Dialog mit Ihnen und Ihren Mitgliedsunternehmen. Fragen und Antworten zu diesem Wahlprüfstein werden wir auch auf unserer Website veröffentlichen.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Meyer

Landesvorsitzender und Spitzenkandidat der FDP Berlin