

Position

# Erneuerbare Kraftstoffe – Potenziale für mehr Technologieoffenheit und Klimaschutz jetzt heben



## Politische Forderungen

- I. Erneuerbare Kraftstoffe sind entscheidend zum Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor.
- II. Hochlauf von Null-Emissions-Fahrzeugen mitdenken.
- III. Ausgestaltung Erwägungsgrund zur „Carbon Neutral Fuels“ (CNF)-Fahrzeugkategorie als Null-Gramm-Fahrzeuge in der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung Pkw.
- IV. Berücksichtigung der CO<sub>2</sub>-Minderungswirkung erneuerbarer Kraftstoffe in der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung Pkw.
- V. Kein fossiler Kraftstoff mehr ab 1. Januar 2045.
- VI. Review der Delegierten Rechtsakte zu RFNBO (Wasserstoff, E-Fuels) vorziehen.
- VII. Potenziale von (fortschrittlichen) Biokraftstoffen nutzen.
- VIII. Normung und Zulassung von E20 beschleunigen.
- IX. Defossilisierung des Straßenverkehrs ganzheitlich denken.
- X. Mehrfachanrechnungen für realen Klimaschutz abschaffen und nach oben dynamische THG-Quote.
- XI. Quoten um weitere Instrumente ergänzen.

## Präambel

Die deutsche Automobilindustrie steht entschlossen hinter den Zielen des Pariser Klimaabkommens. Dazu investiert sie von 2025 bis 2029 rund 320 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung; hinzu kommen 220 Milliarden Euro für den Umbau der Werke. Der Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) spricht sich bei der Defossilisierung des Straßenverkehrs grundsätzlich für einen technologieoffenen Ansatz aus. Neben dem Hochlauf der Elektromobilität können erneuerbare Kraftstoffe einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz leisten. Der VDA hat zentrale Punkte identifiziert, mittels derer der Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe signifikant vorangetrieben werden kann.

<sup>1</sup> Die genannten Kraftstoffe zählen für den VDA als erneuerbar, wenn sie i. S. v. Art 29a Abs. 1 RED III eine Treibhausgaseinsparung von mindestens 70 Prozent aufweisen.

## I. Erneuerbare Kraftstoffe sind entscheidend zum Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor

**Der Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe erlaubt es, den Bestand an Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor perspektivisch weitgehend klimaneutral zu betreiben.** Denn selbst mit den verschärften Zielvorgaben der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierungen für Pkw und Nutzfahrzeuge, wandelt sich die Bestandsflotte aufgrund der langen Nutzungsdauer der Fahrzeuge nur schrittweise. Allein in Deutschland werden 2030 voraussichtlich noch über 40 Mio. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor unterwegs sein. Ohne die Berücksichtigung des Fahrzeugbestands können die Klimaziele im Verkehrssektor somit nicht erreicht werden. Für den VDA fallen unter „erneuerbare Kraftstoffe“: Wasserstoff und E-Fuels, (konventionelle und fortschrittliche) Biokraftstoffe.

## II. Hochlauf Null-Emissions-Fahrzeuge mitdenken

Neben dem Fahrzeugbestand wird in den kommenden Jahren ein Hochlauf an Fahrzeugen mit Wasserstoffbrennstoffzelle oder Wasserstoffmotor stattfinden. Die Wasserstoffbrennstoffzelle und der Wasserstoffmotor im Nutzfahrzeugbereich sowie die Wasserstoffbrennstoffzelle im Pkw-Bereich werden in der Flottenregulierung als Null-Emissions-Fahrzeuge angerechnet. Bei diesen Fahrzeugen gibt es gegenwärtig noch keinen Bestand, auch weil es noch keine flächendeckende Infrastruktur gibt. **Für den Betrieb dieser Fahrzeuge sind der Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe wie Wasserstoff sowie der Aufbau einer entsprechender Betankungsinfrastruktur essenziell.** Die Ankündigung im Koalitionsvertrag zur „Förderung einer Wasserstoff-Ladeinfrastruktur“ (S. 7) muss deshalb schnellstmöglich umgesetzt werden, damit der Hochlauf der Wasserstoffmobilität gelingt. Die derzeit existierenden Wasserstoff-Tankstellen sind nicht für die Betankung von Nutzfahrzeugen konzipiert. Es bedarf eines anwendungsgerechten Aufbaus der Betankungsinfrastruktur für den Nutzfahrzeugbereich. Die Anforderungen seitens AFIR sind nicht ausreichend. Darüber hinaus sollte die beginnende Markteinführung des Wasserstoffmotors durch eine Energiesteuerbefreiung (analog Brennstoffzelle) und dahingehende Notifizierung bei der EU-Kommission unterstützt werden.

## III. Ausgestaltung Erwägungsgrund zur „Carbon Neutral Fuels“ (CNF) -Fahrzeugkategorie

Darüber hinaus wird die EU-Kommission in Erwägungsgrund 11 (Pkw-Flottenregulierung) aufgefordert, einen Rechtsrahmen für Fahrzeuge vorzulegen, die nachweislich ausschließlich mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betankt werden. Es bedarf deshalb dringend einer Definition für „Carbon Neutral Fuels“ (CNF), um solche Kraftstoffe rechtssicher in die CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung Pkw einbringen zu können. **Neben E-Fuels müssen auch (fortschrittliche) Biokraftstoffe berücksichtigt werden**, die HVO100 bereits heute ca. 90 Prozent CO<sub>2</sub>-Minderung erreichen und flächendeckend verfügbar sind. Dabei ist die CO<sub>2</sub>-Minderung dieser Kraftstoffe von entscheidender Bedeutung. Die Kraftstoffe sollten sich zunächst an den Produktionskriterien der RED III orientieren, um sich als CNF zu qualifizieren.

<sup>2</sup> Gemäß der Erfüllungsoptionen nach Art. 27 RED III. Sowohl E-Fuels als auch Biokraftstoffe können jeweils flüssig oder gasförmig sein.

<sup>3</sup> Diese können flüssig oder gasförmig sein.

Die gegenwärtige CO<sub>2</sub>-Minderung von 70 Prozent in der RED III muss bis 2040 auf 90 Prozent angehoben werden. Diese Ziele stehen im Einklang mit den geplanten EU-Klimazielen, die möglicherweise eine CO<sub>2</sub>-Reduktion von 90 Prozent in der EU bis 2040 vorsehen. Die CNF-Fahrzeugkategorie muss technisch darstellbar ausgestaltet sein und Nachfrageanreize bieten. Dazu gehört, dass **CNF-Fahrzeuge als Null-Emissions-Fahrzeuge in die Flottenregulierung Eingang finden und auch steuerlich entsprechend gleichgestellt werden, wenn sie nachweislich ausschließlich mit CO<sub>2</sub>-neutralen (CNF) Kraftstoffen betrieben werden.** Auch die neue Bundesregierung sollte sich mit Nachdruck dafür einsetzen, dass die CNF-Fahrzeugkategorie schnellstmöglich geschaffen wird.

## IV. Berücksichtigung der CO<sub>2</sub>-Minderungswirkung erneuerbarer Kraftstoffe in der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung Pkw

Erneuerbare Kraftstoffe leisten bereits heute einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Minderung im Verkehrssektor. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden aktuell – unabhängig vom getankten Kraftstoff – als 100 Prozent fossil betrachtet. Dies spiegelt jedoch nicht die gegenwärtige Realität im EU-Kraftstoffsektor wider. Die erneuerbaren Anteile und damit die CO<sub>2</sub>-Minderung im Kraftstoff nehmen zu. **Gemäß den letzten verfügbaren Daten (2022) lag der Anteil von überwiegend Biokraftstoffen im EU-Durchschnitt bei über fünf Prozent. Diese Realität gilt es, in der Flottenregulierung entsprechend zu berücksichtigen.** Die Systematik (Tank-to-Wheel) und die Ziele der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung Pkw bleiben dabei gleich.

## V. Kein fossiler Kraftstoff mehr ab 1. Januar 2045

Deutschland hat sich dazu verpflichtet, bis 2045 Netto-Treibhausgasneutralität zu erreichen. Entsprechend muss die gesamte Antriebsenergie im Straßenverkehr 2045 erneuerbar sein. **Das bedeutet, dass im Sinne des Klimaschutzes ab 2045 kein Liter fossiler Kraftstoff mehr an deutschen Tankstellen verkauft werden darf. Die RED III als zentrale Richtlinie zum Hochlauf erneuerbarer Energieträger für den Verkehrssektor unterscheidet dabei nicht zwischen Neu- und Bestandsfahrzeugen.** Es braucht deshalb einen langfristigen Zielpfad für erneuerbare Kraftstoffe und eine ambitionierte RED mit dem Ziel einer hundertprozentigen Bedarfsdeckung in 2045. Gleichzeitig muss die Ankündigung im Koalitionsvertrag einer „zeitnahen Umsetzung“ (S. 37) der RED III durch die neue Bundesregierung schnellstmöglich und mit einer ambitionierten Treibhausgasminderungsquote umgesetzt werden.

Als Zwischenziele fordert der VDA deshalb eine THG-Minderung im Straßenverkehr von 60 Prozent bis 2035 und 90 Prozent bis 2040. Zusätzlich ist eine Unterquote für RFNBO besonders ambitioniert zu setzen, um die dazu nötigen Investitionen durch verbindliche Ziele anzureizen. Der VDA spricht sich für eine RFNBO-Unterquote von mindestens 5 Prozent aus.

---

<sup>4</sup> Die minimale CO<sub>2</sub>-Minderung für neue Produktionsanlagen i. S. d. RED, die ab dem 1. Januar 2040 in Betrieb gehen, muss mindestens 90 Prozent betragen.

<sup>5</sup> Eine CO<sub>2</sub>-Minderung von 100 Prozent ist technisch nicht darstellbar.

## VI. Review der Delegierten Rechtsakte zu RFNBO (Wasserstoff, E-Fuels) vorziehen

RFNBO werden in jedem Fall für den Klimaschutz benötigt. Entsprechend sollte der Fokus auf einem pragmatischen, langfristigen und planbaren Hochlauf liegen. Der Delegierte Rechtsakt zu RFNBO (Renewable Fuels of Non-Biological Origin) legt die Strombezugskriterien für eine RED-konforme RFNBO-Produktion fest. Der Rechtsakt löst in seiner aktuellen Form jedoch (sektorunabhängig) aufgrund bürokratischer Einschränkungen keine Investitionen aus. **Der für 2028 angesetzte Review der Kriterien ist deshalb vorzuziehen, damit die EU und Deutschland ihre Wasserstoff- und CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für 2030 erreichen und der langfristige Hochlauf gelingt.** Die neue Bundesregierung muss sich, wie im Koalitionsvertrag angekündigt, für „pragmatische nationale und europäische Regeln“ (S. 34) einsetzen. Zu den wichtigsten Reformen gehört die dauerhafte Abschaffung des Additionalitätskriteriums sowie die Beibehaltung der zeitlichen Korrelation bei einem Kalendermonat. Insgesamt sollte der RFNBO-Hochlauf möglichst pragmatisch reguliert sein. Gleichzeitig sollte der zweite Delegierte Rechtsakt zu RFNBO, der die CO<sub>2</sub>-Bezugsquellen reguliert, ebenfalls einer Überprüfung unterzogen werden. Es sollte Konsens sein, dass eine großskalige Produktion von grünem Wasserstoff oder gar E-Fuels in Deutschland ineffizient und unwirtschaftlich ist, da der Grünstrom in der Direktelektrifizierung am effizientesten eingesetzt ist. Auch der Koalitionsvertrag adressiert deshalb folgerichtig, dass Deutschland „Energieimportland bleiben“ (S. 34) wird.

## VII. Potenziale von (fortschrittlichen) Biokraftstoffen nutzen

Biokraftstoffe machen bereits heute 81,6 Prozent der erneuerbaren Energien im Verkehrssektor aus. Zudem liegt ihre durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Einsparung bei über 80 Prozent. Ihre Potenziale sind skalierbar, weshalb die EU-Kommission in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) bei fortschrittlichen Biokraftstoffen bewusst eine Untergrenze festgelegt hat. **Die Skalierungspotenziale v. a. fortschrittlicher Biokraftstoffe wie HVO sollten genutzt werden, da synthetische Kraftstoffe voraussichtlich erst im Laufe der 2030er Jahre in größeren Mengen verfügbar sein werden.** Auch der Koalitionsvertrag benennt die Berücksichtigung von Biokraftstoffen (S. 37) explizit.

## VIII. Normung und Zulassung von E20 beschleunigen

Die Bundesregierung sollte sich im Sinne des Klimaschutzes für eine beschleunigte Normung und Zulassung von E20 einsetzen. Bei E20 handelt es sich um einen Kraftstoff mit einer Bioethanol-Beimischung von bis zu 20 Prozent. Dieses wird beispielsweise aus Stroh oder Holz hergestellt. Mit dem Anstieg des Bioethanol-Gehalts können die CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter reduziert werden. Die Produktionsanlagen für E20 sind bereits vorhanden und die Produktion könnte mittelfristig skaliert werden. Aktuell ist in Deutschland lediglich E10 zugelassen. Die Berücksichtigung von Biokraftstoffen im Koalitionsvertrag beinhaltet ebenso die beschleunigte Normung von E20. Das Normungsverfahren für E20 wird ohne Beschleunigung bis mindestens 2028 dauern. **Der Zulassungsprozess sollte beschleunigt werden, da die meisten Hersteller ihre Fahrzeuge für E20 freigegeben haben und E20 auch mengenmäßig flächendeckend verfügbar wäre.**

<sup>6</sup> Verordnung (EU) 2023/1184.

<sup>7</sup> Umweltbundesamt. 2024. Erneuerbare Energien in Deutschland. Daten zur Entwicklung im Jahr 2023. S. 13 f.

## IX. Defossilisierung des Straßenverkehrs ganzheitlich denken

Die deutsche Automobilindustrie hat schon jetzt Milliardeninvestitionen in die klimaneutrale Mobilität getätigt. Klimaschutz im Verkehrssektor kann jedoch nur im Ökosystem gelingen, das heißt im Zusammenspiel mit Investitionen in Tank- und Ladeinfrastruktur sowie Investitionen in erneuerbare Kraftstoffe. Allerdings finden bisher kaum Investitionen in erneuerbare Kraftstoffe statt. Notwendig ist deshalb ein System, das eine Perspektive für langfristige Investitionen in erneuerbare Kraftstoffe bietet. Vor dem Hintergrund des angekündigten CO<sub>2</sub>-Reduktionsziels von 90 Prozent im Jahr 2040 und der angestrebten Klimaneutralität der EU 2050 braucht es dringend Investitionen in erneuerbare Kraftstoffe. Der Straßenverkehr kann hier aufgrund seiner historisch hohen Zahlungsbereitschaft einen wichtigen Beitrag leisten.

## X. Mehrfachanrechnungen für realen Klimaschutz abschaffen und nach oben dynamische THG-Quote

Einige in Verkehr gebrachte Energieträger werden mehrfach angerechnet, beispielsweise Ladestrom mit dem Dreifachen seiner eigentlichen Energiemenge. Mit der Zeit entsteht durch die Mehrfachanrechnungen ein Graben zwischen realem und gerechnetem, „virtuellem“ Klimaschutz. **Deswegen sollten Mehrfachanrechnungen idealerweise bis 2030 in Stufen zurückgefahren werden – mit Ausnahme von Wasserstoff.** Hier sollten Mehrfachanrechnungen erst bis Ende der 2030er Jahre entfallen, damit sich ein Markt überhaupt erst etablieren kann. Gleichzeitig sollte die THG-Quote bei sich abzeichnender Übererfüllung nach einem festgelegten Mechanismus ansteigen, um Investitionsanreize in erneuerbare Energieträger aufrecht zu erhalten. Eine ambitionierte THG-Quote mit jährlich real steigenden Energiemengen ist für den Klimaschutz unabdingbar.

## XI. Quoten um weitere Instrumente ergänzen

THG-Quote ist ein wichtiges Instrument zur Defossilisierung des Straßenverkehrs, das bei richtiger Ausgestaltung Milliardeninvestitionen mobilisieren kann. Allerdings sollte die THG-Quote nicht als einziges Instrument zum Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe betrachtet werden. **Quoten allein führen nicht zum Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe.** Zusätzlich braucht es flankierende Maßnahmen wie einen langfristigen Zielpfad bis 2045 sowie einer Sicherstellung der Finanzierung. Eine Möglichkeit ist ein Ausschreibungsmechanismus analog zur „Europäischen Wasserstoffbank“ und „H<sub>2</sub> Global“.

Neben einem langfristigen regulatorischen Rahmen braucht es eine Reform der EU-Energiesteuerrichtlinie, damit Energieträger künftig gemäß ihrer CO<sub>2</sub>-Einsparung besteuert und erneuerbare Energieträger zusätzlich angereizt werden. Der Fokus bei der Energiesteuerrichtlinie muss auf der Entlastung erneuerbarer Energieträger liegen, gleichzeitig müssen nationale Spielräume genutzt werden. Dazu zählt beispielsweise die steuerliche Gleichstellung von Null-Emissions-Fahrzeugen mit batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) sowie die Absenkung des nationalen Energiesteuersatzes auf das derzeitige EU-Minimum.

## Ansprechpartner

### **Andreas Rade**

Geschäftsführer

[andreas.rade@vda.de](mailto:andreas.rade@vda.de)

### **Götz Schneider**

Leiter Abteilung Verkehr & Transport | Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit

[goetz.schneider@vda.de](mailto:goetz.schneider@vda.de)

### **Eric Woydte**

Referent Klimaschutz, Wasserstoff, Kraftstoffe

[eric.woydte@vda.de](mailto:eric.woydte@vda.de)

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

---

Herausgeber      Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)  
Behrenstraße 35,10117 Berlin  
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243  
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright        Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung  
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet

Version            Mai 2025