

# Zukunftsfähige Mobilität

Verlässliche und förderliche Rahmenbedingungen mit wettbewerbsfähigen Standort- und Energiekosten, gesicherter Rohstoffversorgung, weniger staatlicher Bürokratie und zügigen Genehmigungsverfahren sind entscheidend, um Investitionen in die Transformation zur klimaneutralen Mobilität zu sichern. Die Zukunftsfähigkeit des Standortes Deutschland und seine Konnektivität müssen gestärkt werden. Deutschland und die EU dürfen in der wirtschaftlich angespannten Lage keine weiteren Mehrbelastungen zulassen, die den internationalen Wettbewerb verzerren.

Der Sanierungsstau bei der Verkehrsinfrastruktur erfordert eine Investitionsoffensive. Die Finanzierung muss neu konzipiert und langfristig gesichert werden. Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen beschleunigt werden. Die Klimaziele im Verkehr verlangen einen kohärenten Politikansatz für eine technologieoffene und wettbewerbsneutrale Antriebs- und Molekülwende. Leitinstrumente sind der vorauslaufende Aufbau von Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastrukturen sowie klare CO<sub>2</sub>-Preissignale im Straßenverkehr.

Weitere Blockaden durch zersplitterte Zuständigkeiten und lähmende Abstimmungen kann sich Deutschland für eine zukunftsfähige Mobilität und resiliente Logistik nicht mehr leisten. Die Verantwortung und Federführung für den Klimaschutz im Verkehr müssen gebündelt werden. Auch in Europa muss Deutschland wieder mit einer starken Stimme sprechen und sich im Rahmen des Clean Industrial Deals insbesondere für eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung des Fit for 55-Pakets einsetzen.

## Zukunftsfähige Mobilität und resiliente Logistik für wirtschaftlichen Erfolg am klimaneutralen Industriestandort Deutschland

Die Transformation und Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssektors steht in Deutschland vor großen Herausforderungen: Hohe Standort- und Bürokratiekosten, verzögerte Weichenstellungen für Innovationen und Investitionen in Zukunftstechnologien sowie mangelnde Stringenz und Technologieoffenheit beim Klimaschutz schwächen die Wettbewerbsfähigkeit unserer Mobilitätsindustrien und -dienstleister. Deutschland und die EU haben mit dem Fit for 55-Paket den ordnungspolitischen Rahmen für eine klimaneutrale Mobilität gesetzt, es aber versäumt, einen kohärenten, technologieoffenen und wettbewerbsneutralen Gesamtansatz zu schaffen. Ein Wettbewerbsfähigkeitscheck und notwendige Nachbesserungen müssen rasch erfolgen. Deutschland kann bei der Verkehrsinfrastruktur nicht weiter von der Substanz leben. Die Verkehrswege sind seit Jahrzehnten dramatisch unterfinanziert. Die Folge ist eine Infrastruktur im Krisenmodus. Investitionen in den Erhalt und den Ausbau müssen stärker priorisiert und verstetigt werden. Eine Investitionsoffensive und eine Neuausrichtung der Infrastrukturentwicklung und -finanzierung sind dringend erforderlich.

Ein verlässlicher Transformationspfad gelingt durch eine technologieoffene Regulierung, die eine Antriebs- und Molekülwende gleichermaßen fördert und Brückentechnologien nutzt. Die beiden zentralen Instrumente hierfür sind der vorauslaufende, flächendeckende und bedarfsgerechte Aufbau von Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastrukturen sowie klare CO<sub>2</sub>-Preissignale über einen wirksamen Emissionshandel und eine CO<sub>2</sub>-orientierte Energiebesteuerung im Straßenverkehr. Perspektivisch muss der Ausbau von Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastrukturen marktwirtschaftlich erfolgen. In der aktuellen Hochlaufphase ist eine Anschubfinanzierung unerlässlich. Alle Verkehrsträger sind auf einen Mix von Klimaschutzoptionen zur Defossilisierung ihrer Bestandsflotten angewiesen. Für den internationalen Verkehr müssen die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb stärker als bisher berücksichtigt werden.

Zentrale Voraussetzung sind Forschung und Entwicklung für alle Verkehrsträger und deren intermodale Vernetzung, einschließlich Produktionsforschung und Pilotprojekte. Darüber hinaus gilt es, Energieinfrastrukturen wie Netzanschlüsse und H<sub>2</sub>- und CO<sub>2</sub>-Infrastrukturen bereitzustellen, die Digitalisierung voranzutreiben, die Potenziale der Kreislaufwirtschaft zu realisieren sowie den Fachkräftemangel zu beenden.

### Wettbewerbsfähigkeit stärken

- **Technologieführerschaft sichern und neue Märkte erschließen:** Deutsche Unternehmen stehen unter enormen Wettbewerbs- und Veränderungsdruck. Gleichzeitig schaffen die digitale und grüne Transformation neue Wachstumschancen. Deutschland muss Technologieführerschaft und Wertschöpfung im Automobilbau, der Luftfahrt, auf der Schiene und in der maritimen Industrie durch heimische Nachfrage sowie innovations- und standortfördernde politische Weichenstellungen entlang der gesamten Wertschöpfungsketten sichern. Die Markteinführung innovativer Luftfahrzeuge muss über das Luftfahrtforschungsprogramm, eine Technologie- und Demonstrationsplattform im Rahmen der europäischen Luftfahrtforschungspolitik sowie Lade- und Betankungsinfrastrukturen für alternative Antriebe ermöglicht werden.
- **Nationale Sonderwege beenden und Standortkosten senken:** Deutschland fährt in den Bereichen Luftsicherheit, Steuern und Zoll nationale Sonderwege, die Bürokratie schaffen

und Wettbewerbsfähigkeit kosten. Die Bundesregierung muss die gegenwärtige Übererfüllung europäischer Luftsicherheitsstandards beenden, schnellstmöglich ein Verrechnungsverfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer einführen sowie die Zollabwicklung effizienter gestalten und digitalisieren. Die nationale PtL-Quote für den Luftverkehr muss abgeschafft werden, um Rechtssicherheit zu erreichen und zusätzliche Wettbewerbsnachteile für deutsche Fluggesellschaften und Flughäfen auszuschließen. Der Staat muss weitere Kostenentlastungen für den Luftverkehrsstandort durch eine stärkere Verantwortungs- und Kostenübernahme bei der Flugsicherung und der Luftsicherheit erreichen.

- **Digitalisierungspotenziale konsequent nutzen:** Die konsequente Nutzung digitaler Technologien ermöglicht es bei allen Verkehrsträgern Prozesse zu optimieren, nachhaltig zu gestalten und neue, datenbasierte Mehrwertdienste anzubieten. Die Bundesregierung sollte eine Führungsrolle insbesondere beim Ausbau digitaler Infrastrukturen, der Verfügbarkeit hochwertiger Verkehrsinfrastrukturdaten in digitalem, maschinenlesbarem Format und der weiteren Stärkung des vernetzten und automatisierten Fahrens einnehmen sowie ein EU-weit harmonisiertes Vorgehen vorantreiben. Zudem kommt es auf den Aufbau freiwilliger Daten- und Serviceplattformen im Mobilitätssektor an, die auf europäischen Werten basieren und die Interessen der Akteure unter Einhaltung marktwirtschaftlicher und sicherheitstechnischer, insbesondere cybersicherheitsrelevanter, Gesichtspunkte berücksichtigen.
- **Einzelwagenverkehr stärken und Innovationen etablieren:** Der Einzelwagenverkehr (EWV) bildet das Rückgrat zahlreicher deutscher Schlüsselindustrien und sichert flächig verteilten Wertschöpfungszentren den Zugang zum europäischen Schienengüterverkehr. Als Schienensegment mit Wachstumspotenzialen spielt er für die Erreichung der CO<sub>2</sub>-Minderungsziele eine besondere Rolle. Sein wirtschaftlich tragfähiger Betrieb stellt aktuell jedoch europaweit eine Herausforderung dar. Dies gelingt nur durch unternehmerisches Engagement für Qualitäts- und Effizienzsteigerung sowie die Fortführung der neuen EWV-Betriebskostenförderrichtlinie. Um die Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des EWV langfristig zu steigern, muss die Automatisierung von Rangieranlagen sowie die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) durch Pilotverkehre vorangetrieben werden.
- **Verfahren für Großraum- und Schwertransporte entbürokratisieren:** Großraum- und Schwertransporte (GST) leisten einen beträchtlichen volkswirtschaftlichen Beitrag und sind für den Erhalt sowie die Transformation des Wirtschaftsstandorts unverzichtbar. Die hochkomplexen Antrags- und Genehmigungsverfahren für GST müssen reduziert, vereinfacht und digitalisiert werden. Dafür bedarf es eines neuen GST-Artikelgesetzes, welches die gebündelte, beschleunigte Aktualisierung aller GST-relevanten Gesetze ermöglicht. Zudem muss die Einführung von Fahrzeugclustern, die praxisnahe Überarbeitung der Regelungen bei Abmessungen und Gewichten sowie die bundeseinheitliche Anwendung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) gelingen und ein von der Transportplanung bis zur Transportdurchführung durchgängig digitales Verfahren eingeführt werden.

## Verkehrsinfrastruktur modernisieren und nachhaltig finanzieren

- **Investitionsstau auflösen:** Die deutsche Volkswirtschaft ist auf leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen angewiesen, die jedoch seit Jahrzehnten chronisch unterfinanziert sind. Das Land braucht daher eine nationale Infrastrukturoffensive zur Instandhaltung und zum Ausbau der Straßen, Brücken Schienen und Wasserwege. Dafür ist ein langfristiges

Investitionsprogramm mit einem Volumen von rund 160 Mrd. EUR bis 2030 erforderlich. Die Schuldenbremse sollte dafür nicht abgeschafft oder aufgeweicht werden. Stattdessen können unter der Voraussetzung, dass eine effizientere öffentliche Mittelverwendung sichergestellt, notwendige Strukturreformen zum Bürokratieabbau, zur Planungsbeschleunigung und zur Erhöhung des Arbeitsangebots angegangen und investive Ausgaben stärker als bislang priorisiert werden sowie präzise definierte und zweckgebundene Sondervermögen eingerichtet werden.

- **Langfristige Finanzierung sichern:** Die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen darf nicht nach Kassenlage erfolgen. Planungsbüros und Bauindustrie brauchen mehr Planungssicherheit für den eigenen Kapazitätsaufbau und die Realisierung von Infrastrukturvorhaben. Der Bund muss stabile und zugriffsfeste Finanzierungsvereinbarungen für die einzelnen Verkehrsträger schließen, um dedizierte Nutzungsentgelte wie die Lkw-Maut und zusätzliche Haushaltsmittel zweckgebunden und überjährig für die Verkehrsinfrastruktur zusammenzuführen. Nutzungsentgelte wie die Lkw-Maut dürfen nicht dazu dienen, allgemeine Defizite des Bundeshaushalts auszugleichen.
- **Entwicklung und Finanzierung verknüpfen:** Mit einer jährlichen Bewilligung von Mitteln sind eine nachhaltige, verlässliche und gesamtnetzbezogene Infrastrukturentwicklung sowie Instandhaltung nicht möglich. Deshalb muss für die strategische Entwicklung und Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen eine Horizontenerweiterung stattfinden. Der Erhalt, die Modernisierung sowie der Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen sollten anhand von mehrjährigen, rollierenden Infrastrukturplänen abgestimmt und mit einer verlässlichen, bedarfsgerechten sowie Legislaturperioden übergreifenden Finanzierungsvereinbarung unterlegt vollzogen werden. Die Mittelbereitstellung und -verwendung ist anhand klarer und verbindlicher Zielbilder für die Infrastrukturentwicklung auszugestalten und regelmäßig auf Basis von insbesondere Kostenentwicklungen anzupassen.
- **Basis für zuverlässige und wettbewerbsfähige Trassenpreise schaffen:** Wirtschaftlich tragfähige und verlässliche Trassenpreise sind entscheidende Faktoren für die Planung und Logistik von Industrieunternehmen. Die abrupten und signifikanten Steigerungen der Trassenpreise im Schienengüterverkehr stellen eine große Herausforderung für alle Marktteilnehmenden dar und konterkarieren das verkehrspolitische Ziel, Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Durch die Fortführung und ausreichende Dotierung der wettbewerbsneutralen Trassenpreisförderung sind negative Auswirkungen kurzfristig zu entschärfen. Langfristig braucht es eine strukturelle Reform des zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur herangezogenen Trassenpreissystems, um eine faire, effektive Lastenverteilung im Eisenbahnsektor zu etablieren und insbesondere die Kostenstruktur und Attraktivität des Schienengüterverkehrs zu erhalten.
- **Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur weiter fördern:** Finanzielle Förderungen für öffentlich zugängliches Laden für Pkw und Nutzfahrzeuge sollten verstetigt und für Netzanschlüsse neu eingeführt werden, um angesichts des angestrebten steilen Hochlaufs der Elektromobilität Ladeinfrastruktur möglichst vorzubauen. Für betriebliches Laden bei Nutzfahrzeugen (v. a. so genanntes Depotladen) muss die Bundesregierung die beendeten Förderprogramme wieder aufnehmen. Ergänzend sollte die Politik auch für privates Pkw-Laden an bisherige Förderprogramme anknüpfen, soweit finanzielle Spielräume dies erlauben. Analog gilt es, den Aufbau einer H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur für gasförmigen (350 bar und 700 bar) und flüssigen Wasserstoff sicherzustellen. Der Förderbedarf beläuft sich bis 2030 auf ca. 20 Milliarden Euro bei erforderlichen Gesamtinvestitionen von 47 Milliarden Euro.

## Ganzheitlichen Klimaschutz marktwirtschaftlich ermöglichen

- **Gesamtansatz für Klimaschutz etablieren:** Auf EU-Ebene sollte sich die Bundesregierung für eine harmonisierte Implementierung des Fit for 55-Pakets durch ausreichende Anreize sowie eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung der Gesetzgebung einsetzen. Die Auswirkungen auf die Wirtschaft müssen neu bewertet, fortlaufend überwacht und wo nötig durch enthaltene Überprüfungsklauseln korrigiert werden. Dabei gilt es, eine bislang fehlende Verhältnismäßigkeit der Ambitionen und Kohärenz der Dossiers untereinander sicherzustellen. Im Luft- und Seeverkehr müssen zudem Wettbewerbsverzerrungen korrigiert werden, um Carbon Leakage und eine weitere Verlagerung von Verkehrsströmen auf außereuropäische Drehkreuze zu verhindern. In der nationalen Umsetzung muss die Bundesregierung den Lösungsraum durch Optionen und Flexibilitäten konsequent, wettbewerbsneutral und technologieoffen ausnutzen, für fehlende EU-Vorgaben Übergangslösungen schaffen sowie passgenaue Anreize und Fördermaßnahmen für alle Verkehrsträger schaffen.
- **Energiesteuern auf Kraftstoffe reformieren:** Die Antriebs- und Molekülwende erfordern ein angemessenes Preissignal für Investitionen in Wasserstoff und Wasserstoffderivate sowie fortschrittliche Biokraftstoffe über die Kraftstoffbesteuerung. Die Bundesregierung muss sich auf EU-Ebene für eine schnellstmögliche Novelle der Energiesteuerrichtlinie (ETD) mit Anreizen für den Einsatz CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe bei Straße, Schiene und Binnenschiff einsetzen. Als Sofortmaßnahme nach der Bundestagswahl braucht es nationale Impulse durch ein Absenken auf Mindeststeuersätze einschließlich einer Komponentenbesteuerung. H<sub>2</sub> ist für den Einsatz in der Brennstoffzelle oder im H<sub>2</sub>-Motor gleich zu behandeln. Der BDI lehnt nationale oder europäische Kraftstoffsteuern für den Luft- und Seeverkehr ab, da diese systemimmanent europäische Unternehmen im internationalen Wettbewerb benachteiligen.
- **Klimaschutz im Luftverkehr wettbewerbsneutral ermöglichen:** Deutschland, die EU und die internationale Staatengemeinschaft müssen wettbewerbsneutrale Lösungen für den Klimaschutz im Luftverkehr entwickeln. Aktuell benachteiligt das Fit for 55-Paket EU-Fluggesellschaften einseitig gegenüber ihren Wettbewerbern. Die Einführung einer europäischen, reisezielbezogenen und zweckgebundenen Klimaabgabe stellt eine Möglichkeit dar, Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten europäischer Fluggesellschaften auszugleichen, Carbon Leakage zu vermeiden und den Hochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe abzusichern. Steigende staatliche Standortkosten gefährden die schon angeschlagene Konnektivität. Die nationale Luftverkehrsteuer sollte daher abgeschafft werden, um Investitionsmittel für Klimaschutzmaßnahmen freizusetzen und den Luftverkehrsstandort Deutschland zu stärken. Die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer müssen bis dahin für die Förderung nachhaltiger Flugkraftstoffe sowie Forschung, Entwicklung und Flottenmodernisierung eingesetzt werden.
- **Straßenverkehr ganzheitlich defossilisieren:** Neben grundsätzlichen Maßnahmen für eine Antriebs- und Molekülwende muss die Bundesregierung gezielt Weichen für einen klimaneutralen Straßenverkehr stellen. Sie muss sich für wirksame Anreize einsetzen, um eine weitgehend einheitliche Einführung des ETS 2 für den Straßenverkehr ab 2027 ohne nationale Doppelbelastungen in der EU sicherzustellen. Zudem gilt es, den Beitrag der Bestandsflotten von Pkw und Nutzfahrzeugen zur Defossilisierung durch die Beimischung CO<sub>2</sub>-armer und zunehmend CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe zu nutzen. Dazu gehört auch, umgehend eine neue Fahrzeugkategorie zu definieren, welche nur mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betrieben werden kann. Die Bundesregierung ist aufgefordert, diese Fahrzeugkategorie auf EU-Ebene einzufordern und durch nationale Gesetzgebung zu flankieren.



- **Effizienzpotenziale im Güterverkehr nutzen:** Ein effizienterer Güterverkehr hilft, CO<sub>2</sub>-Emissionen rasch zu senken, steigenden Energiepreisen entgegenzuwirken und den bestehenden Fahrermangel zu lindern. Neben einem beschleunigten Ausbau des 740-Meter-Netzes für längere Güterzüge können auch Lang-Lkw verschiedener Bauarten einen wichtigen Beitrag leisten. Stärkere Anreize für energieeffiziente, hochflexible und innovative multimodale Lösungen, wie im Kombinierten Verkehr, sind über den Ausbau, die Automatisierung und Digitalisierung der Terminalinfrastruktur sowie eine angemessene Förderung zur Vernetzung der Verkehrsträger zu setzen. Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit öffentlicher Ladeinfrastruktur gilt es, die Belange der Logistikprozesse stärker zu berücksichtigen. Es braucht von Beginn an eine bezahlbare Reservierungsfunktion und praktikable Lösungen für das Umparken von E-Lkw ohne Verstoß gegen geltende Lenk- und Ruhezeiten.

## Antriebswende beschleunigen

- **Nachfrageanreize neu justieren:** Die höheren Anschaffungskosten für alternativ angetriebene Pkw und Nutzfahrzeuge erfordern weiterhin Nachfrageanreize. Die in der abgelaufenen Legislatur nicht mehr beschlossenen Regeln für Sonderabschreibungen und zur Dienstwagenbesteuerung gilt es rasch aufzugreifen. Der ab 2026 geplante Wegfall der kompletten Lkw-Mautbefreiung kommt für den Markthochlauf der Nutzfahrzeuge deutlich zu früh. Die Bundesregierung muss sich auf EU-Ebene für eine Verschiebung oder einen adäquaten Ausgleich, mindestens aber für einen mehrjährig konstanten Mautabstand zu konventionellen Lkw einsetzen, um einen hohen Impuls zum Antriebswechsel über 2026 hinaus zu erhalten. Sie muss zudem generell die Strompreise senken durch die Begrenzung der Stromsteuer auf europäisches Mindestmaß und durch eine spürbare Reduktion der Netzentgelte u. a. mittels Bundeszuschüsse. Darüber hinaus braucht es eine grundsätzliche Netzentgelt-Reform.
- **Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur vorauslaufend ausbauen:** Der Hochlauf alternativer Antriebe, v. a. Elektromobilität, setzt den vorauslaufenden, flächendeckenden und bedarfsgerechten Aufbau von Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastrukturen für Pkw und Nutzfahrzeuge voraus. Neben finanzieller Förderung braucht es gezielte Anreize für öffentlich zugängliches, privates sowie betriebliches Laden. Dafür muss die Bundesregierung den „Masterplan Ladeinfrastruktur II“ und ergänzende Maßnahmen beschleunigt umsetzen, weiterentwickeln und v. a. Prüfaufträge in konkrete Instrumente überführen. Den Hochlauf gilt es eng zu monitoren und abhängig vom E-Fahrzeugbestand sowie von politischen Rahmenbedingungen nachzujustieren. Ein besonderer Fokus muss auf dem raschen Aufbau einer Startinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge liegen, die das geplante Initialnetz auf Bundesautobahnen sowie weitere öffentlich zugängliche Hochleistungs-Ladeinfrastrukturen und betriebliches Laden umfasst.
- **Netzanschlüsse priorisieren:** Verzögerungen beim Netzausbau und bei Netzanschlüssen bremsen den Hochlauf der E-Mobilität auf der Stromnetzseite aus. Die Bundesregierung sollte sich verstärkt dafür einsetzen, dass eine vereinfachte, schnellere und insbesondere deutschlandweit einheitliche Beantragung und Zuteilung von Netzanschlüssen innerhalb eines gesetzlich geregelten zeitlichen Rahmens zum Regelfall wird. Förderprogramme sollten grundsätzlich parallel zum Ladeinfrastrukturantrag auch eine Beantragung von Netzanschlüssen durch den Standorteigentümer beinhalten, der den Antrag auf Netzanschluss an den Ladestationsbetreiber übergibt. Ein Level-Playing-Field zwischen privaten und

geförderten Ladestandorten sollte die Politik durch eine adäquate Förderung für Netzan-  
schlüsse für alle Standorteigentümer sicherstellen.

- **Flächenverfügbarkeit erhöhen und Landesbauordnungen vereinheitlichen:** Fehlende Flächen und unterschiedliche Bauordnungen erschweren den Ausbau von Ladeinfrastruktur einschließlich Nebeneinrichtungen auf Ebene der Bundesländer und Kommunen. Die Bundesregierung muss sich für ein wirksames Instrument einsetzen, das die Verantwortung der Bundesländer und Kommunen im Hinblick auf Flächenverfügbarkeit adressiert. Zudem sollte sie eine generelle Baugenehmigungsfreiheit für Trafostationen und sonstige Nebeneinrichtungen in den Ländern gewährleisten und bis zur Umsetzung einheitliche Verfahren mit grundsätzlicher Genehmigungsfiktion einfördern. Grundsätzlich gilt es die Landesbauordnungen v. a. hinsichtlich differierender Forderungen zu vereinheitlichen und einschränkende Vorgaben wie Lärmgutachten oder Nachtladeverbote abzuschaffen.
- **EU-Ziele für Ladeinfrastruktur an Flottenregulierung anpassen:** Mit Blick auf die anstehenden Reviews der AFIR (2026) und der beiden CO<sub>2</sub>-Flottenregulierungen für Pkw (2026) und für schwere Nutzfahrzeuge (2027) sollte sich die Bundesregierung für das Vorziehen der Überprüfungen auf das Jahr 2025 und ein deutlich höheres Ambitionsniveau für den Ausbau der Ladeinfrastruktur von Pkw und Nutzfahrzeugen einsetzen, der sich an den anspruchsvollen Zielvorgaben der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierungen orientiert. Das schließt eine Erhöhung des Gesamtleistungsbedarfs pro Fahrzeuge bzw. Ladestation im TEN-V-Kernnetz und TEN-V-Gesamtnetz, der Anzahl der verfügbaren Ladestationen auf Lkw-Parkplätzen und des Gesamtleistungsbedarfs in städtischen und stadtnahen Gebieten ein. Für Anhänger soll die Überprüfung wie bisher geplant im Jahr 2027 erfolgen. Angesichts drohender Zielverfehlungen in der Flottenregulierung muss sich die Bundesregierung für eine Entlastung einsetzen, um die Investitionsmöglichkeit der Unternehmen nicht weiter einzuschränken.

## Molekülwende zum Erfolg führen

- **Maßnahmenbündel für CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe vorlegen:** Der für das Erreichen der Klimaziele erforderliche Hochlauf CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe kann nur durch ein Bündel an Maßnahmen erreicht werden. Neben langfristiger Investitionssicherheit im Zuge der Umsetzung der RED III sind Anreize und Instrumente mit CO<sub>2</sub>-Lenkungswirkung erforderlich. Investitionshürden sind abzubauen und verlässliche Finanzierungsansätze zu entwickeln. Die Marktanlaufphase erfordert einen pragmatischen Ansatz ohne realitätsferne und widersprüchliche Vorgaben, der als Brückentechnologien alle erneuerbaren Kraftstoffe, einschließlich Biokraftstoffen und Recycled Carbon Fuels sowie Vorprodukte wie kohlenstoffarmen H<sub>2</sub> umfasst. Für internationale Verkehrsträger bedarf es zusätzlicher Maßnahmen zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen.
- **Investitionssicherheit durch verlässlichen Fahrplan zur Klimaneutralität schaffen:** Die lange Amortisationsdauer von Investitionen in Produktionsanlagen für erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs (RFNBO) und innovative fortschrittliche Biokraftstoffe macht belastbare Rahmenbedingungen für Investitionen unabdingbar. Der gegenwärtige Regulierungsrahmen liefert diese nicht. Die Bundesregierung sollte daher in Ergänzung zur Umsetzung der RED III einen belastbaren Fahrplan für die Klimaneutralität des Verkehrssektors bis 2045 fortzuschreiben. Bestandsschutzgarantien für First Mover sind erforderlich, um schnellstmöglich Investitionen auszulösen. Gleichzeitig muss sich die Bundesregierung auf

EU-Ebene für eine langfristige, konsistente und ambitionierte Fortschreibung der RED einsetzen.

- **Flexibilität sicherstellen und Rohstoffpotenziale nutzen:** Die Bundesregierung muss eine 1:1-Umsetzung der EU-Vorgaben zu Rohstoffen und Verarbeitungsverfahren zur Herstellung erneuerbarer Kraftstoffe für das Erfüllen der Quotenverpflichtungen ermöglichen, ohne zusätzliche nationale Anforderungen und Einschränkungen. Das schafft zusätzliche Investitionssicherheit sowie Anreize und vermeidet innereuropäische Wettbewerbsverzerrungen. Internationale Standards für Nachhaltigkeits- und Qualitätskriterien, ein internationaler Zertifikatehandel (Book & Claim-Verfahren) sowie internationale Vorgaben für die Anrechnung nachhaltiger Kraftstoffe in den Klimabilanzen von Nutzern und ihren Kunden müssen implementiert werden. Gleichzeitig gilt es, bestehende Standards durch Audits international durchzusetzen und Verstöße zu sanktionieren.
- **Förderansätze für frühe Produktionsanlagen ausbauen:** PtX-Doppelauktionen nach dem Vorbild von H2Global müssen realisiert, ausgeweitet, langfristig sicher finanziert und pragmatischer ausgestaltet werden. Die vor dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts im Klima- und Transformationsfonds vorgesehenen Förderprogramme für die Entwicklung regenerativer Kraftstoffe sowie Erzeugungsanlagen für strombasierte Kraftstoffe, fortschrittliche Biokraftstoffe und Antriebstechnologien für die Luftfahrt müssen neu aufgesetzt, langfristig fortgeschrieben und finanziell bedarfsgerecht ausgestattet werden. Für den internationalen Luft- und Seeverkehr müssen wettbewerbsneutrale Finanzierungsansätze entwickelt werden.
- **Energiepartnerschaften stärken und internationalen Markt für RFNBO schaffen:** Die kosteneffiziente Bereitstellung von RFNBO in Deutschland und Europa erfordert umfassende Importe von Standorten mit besonders günstigen Bedingungen zur Herstellung erneuerbarer Energien. Die Bundesregierung sollte daher Importkapazitäten aufbauen, Energiepartnerschaften stärken und die Entwicklung eines internationalen Marktes für RFNBO aktiv vorantreiben. Handelshemmnisse müssen abgebaut werden, unter anderem durch praxistauglichere Definitionen für kohlenstoffarmen und erneuerbaren Wasserstoff sowie CO<sub>2</sub>-Bezugsquellen für RFNBO.



## Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)  
Breite Straße 29, 10178 Berlin  
www.bdi.eu  
T: +49 30 2028-0

Lobbyregisternummer: R000534

BDI Dokumentennummer: D 2025

## Redaktion

### **Uta Maria Pfeiffer**

Abteilungsleiterin Mobilität und Logistik  
T: +49 30 2028-1436  
u.pfeiffer@bdi.eu

### **Petra Richter**

Stellvertretende Abteilungsleiterin  
Mobilität und Logistik  
T: +49 30 2028-1514  
p.richter@bdi.eu

### **Raffael Kalvelage**

Referent Logistik, Straßen- und Schienengüterverkehr  
Mobilität und Logistik  
T: +49 30 2028-1528  
r.kalvelager@bdi.eu

### **Marco Kutscher**

Referent Luft- und Schifffahrt  
Mobilität und Logistik  
T: +49 30 2028-1751  
m.kutscher@bdi.eu