

Stellungnahme

zum Masterplan für Wasserstoff und strombasierte Kraftstoffe im Verkehr

20. Juli 2026

Die Defossilisierung des Güter- und Personenverkehrs muss Wirtschaftlichkeit, Versorgungssicherheit und Klimaschutz miteinander verbinden. Aus Sicht der Iveco Group erfordert dies einen technologieoffenen regulatorischen Rahmen: Batterieelektrische Antriebe, Wasserstofftechnologien sowie strombasierte und biogene Kraftstoffe können komplementäre Beiträge leisten. Gerade im Straßengüterverkehr benötigen Transport- und Logistikunternehmen Lösungen, die im täglichen Betrieb zuverlässig verfügbar und zu wettbewerbsfähigen Gesamtbetriebskosten einsetzbar sind. Der Masterplan Wasserstoff und strombasierte Kraftstoffe im Verkehr sollte deshalb verlässliche Investitions- und Planungsbedingungen schaffen und den Hochlauf von Fahrzeugen, Energieträgern und Infrastruktur konsequent aufeinander abstimmen.

Block I: Aufbau einer leistungsfähigen Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur

Die Iveco Group unterstützt einen beschleunigten und flächendeckenden Ausbau der Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur. Entscheidend ist, dass Infrastruktur und Fahrzeughochlauf gemeinsam gedacht werden. Für den straßengebundenen Güter- und Personenverkehrs braucht es nicht nur eine ausreichende Anzahl an Tankstellen, sondern leistungsfähige, skalierbare und europäisch interoperable Standorte entlang der relevanten Verkehrsachsen.

Kernforderungen

- **Fahrzeug- und Infrastrukturhochlauf abgestimmt fördern:** Es braucht in der aktuellen Phase des Hochlaufs zwingend Förderinstrumente für Wasserstofffahrzeuge und Tankstellen, wie z.B. die niederländische SWIM oder die aktuelle deutsche Kombi-Förderung. Diese sollten aufeinander abgestimmt, verlässlich sowie langfristig finanziert sein. Die aktuelle deutsche Kombi-Förderung sollte in den kommenden Jahren fortgeführt werden.
- **Langfristige Ausbauziele festlegen:** Die Zielsetzung sollte mindestens die AFIR-Vorgaben erfüllen, perspektivisch allerdings den tatsächlichen Infrastrukturbedarf des Nutzfahrzeugsektors berücksichtigen. Darüber hinaus sollten die Aufbauziele für Wasserstoff-Tankstellen bis 2045 fortgeschrieben werden
- **Technische Anforderungen frühzeitig harmonisieren:** Erforderlich sind europäisch einheitliche Standards für gasförmigen und flüssigen Wasserstoff, 350- und 700-bar-Betankung, kurze Betankungszeiten, Back-to-Back- und Parallelbetankung sowie modular erweiterbare Anlagen.
- **Lade- und Wasserstoffinfrastruktur integriert planen:** Standorte, Netzanbindung und Flächen sollten technologieübergreifend entwickelt werden, um Synergien¹ zu nutzen und den Hochlauf emissionsarmer und emissionsfreier Nutzfahrzeuge zu beschleunigen.

¹ Clean Hydrogen Partnership. 2022. *The Road to Net Zero: Study on the strategic deployment of battery-electric vehicles and fuel cell-electric vehicles infrastructure*. DOI:10.2843/49044.

Begründung

Der Markthochlauf ist durch ein wechselseitiges Investitionsrisiko geprägt: Flottenbetreiber investieren nur bei verlässlich verfügbarer Betankungsinfrastruktur; Infrastrukturbetreiber benötigen zugleich eine hinreichende Fahrzeugnachfrage. Die bisherige Kombi-Förderung hat hier wichtige Impulse gesetzt. Sie sollte fortgeführt werden und sicherstellen, dass Infrastruktur mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf vor dem erwarteten Fahrzeughochlauf entsteht. Für den schweren Straßengüterverkehr reicht eine rein quantitative Betrachtung der Tankstellenzahl nicht aus. Maßgeblich sind Kapazität, Betriebsstabilität und die Eignung für unterschiedliche Fahrzeug- und Einsatzprofile. Einheitliche europäische Standards erhöhen die Investitionssicherheit und gewährleisten einen effizienten grenzüberschreitenden Betrieb.

Block II: Marktbasierten Wasserstoffhochlauf beschleunigen

Für Flottenbetreiber sind die Gesamtbetriebskosten ausschlaggebend. Der Hochlauf kann daher nur gelingen, wenn Wasserstoff in ausreichenden Mengen verfügbar ist und zu wettbewerbsfähigen, langfristig kalkulierbaren Preisen angeboten werden kann.

Kernforderungen

- **Wettbewerbsfähige Endkundenpreise ermöglichen:** Eine stabile und ambitionierte, in der Netto-Treibhausgasneutralität 2045 mündende THG-Quote sowie eine ambitionierte RFNBO-Zielsetzung im Straßenverkehr müssen die Wirtschaftlichkeit an der Zapfsäule unterstützen.
- **Extreme Verwerfungen am THG-Quotenmarkt begrenzen:** Ein geeigneter Absicherungsmechanismus sollte abrupte Preiseinbrüche abfedern und damit die Kalkulations- und Investitionssicherheit für Nutzer, Produzenten und Infrastrukturbetreiber stärken.
- **Verfügbarkeit durch Garantieinstrumente absichern:** In der Hochlaufphase sollten staatlich flankierte Garantien Investitionsrisiken entlang der Wertschöpfungskette begrenzen und den Abschluss langfristiger Abnahmeverträge erleichtern.

Begründung

Die breite Einführung von Wasserstofffahrzeugen im Straßenverkehr hängt neben der Infrastrukturverfügbarkeit vor allem von der Wirtschaftlichkeit des Wasserstoffs und einer zuverlässigen Versorgung ab. Wettbewerbsfähige Wasserstoffpreise können durch stabile THG-Quotenpreise und Mechanismen zur Absicherung von Preisschwankungen unterstützt werden. Gleichzeitig sind Investitionen in Produktion, Distribution und Infrastruktur auf langfristige Abnahmeverträge angewiesen, die in der Markthochlaufphase durch staatliche Garantien erleichtert werden können. Die Iveco Group setzt sich für einen Hochlauf ein, bei dem Angebot, Nachfrage und Infrastruktur gemeinsam wachsen und so eine verlässliche Alternative zu fossilen Kraftstoffen schaffen.

Block III: Weitere regulatorische Rahmenbedingungen

Neben Infrastruktur und Wirtschaftlichkeit braucht der Hochlauf klare und konsistente regulatorische Leitplanken. Wasserstoffmotor, Brennstoffzelle und Fahrzeuge die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden sollten fair und diskriminierungsfrei berücksichtigt werden.

Kernforderungen

- **Nationale Steuerbefreiung für Wasserstoffmotoren erforderlich:** Unterschiedliche steuerliche Belastungen von Wasserstoffmotor und Brennstoffzelle sind zu vermeiden.
 - **Nationale Übergangslösung schaffen:** Bis zu einer europäischen Regelung im Rahmen der Energiesteuerrichtlinie sollte Deutschland eine nationale Steuerbefreiung für Wasserstoffmotoren vorsehen.

- **Strombasierte Kraftstoffe über die Beimischung hinaus berücksichtigen:** Der Masterplan sollte auch den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe (strombasiert und biogen) in Fahrzeuge die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden adressieren und Verfügbarkeit strombasierter Kraftstoffe stimulieren.
 - **VEEF auf europäischer Ebene verankern:** Die Bundesregierung muss sich in der aktuellen Diskussion zur EU-Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie in der anstehenden Überarbeitung der CO₂-Emissionsstandards für schwere Nutzfahrzeuge für die regulatorische Anerkennung von Fahrzeugen, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden „Vehicle Running Exclusively on Eligible Fuels (VEEF)“ sowie den „Carbon Correction Mechanism (CCM)“ einsetzen.

Begründung

Wasserstoffmotor und Brennstoffzelle können einen Beitrag zur Defossilisierung leisten. Eine steuerliche Ungleichbehandlung verzerrt Investitionsentscheidungen, schränkt die Kundenauswahl ein und erschwert die Nutzung der Wasserstoffinfrastruktur. Eine nationale Übergangslösung sollte daher den Zeitraum bis zu einer tragfähigen europäischen Regelung überbrücken.

Strombasierte Kraftstoffe sollten nicht ausschließlich als Beimischungsoption verstanden werden. Sogenannte E-Fuels können sowohl den Fahrzeugbestand defossilisieren als auch in Fahrzeugen eingesetzt werden, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden. Hierfür sollte die Bundesregierung auf EU-Ebene einen verlässlichen VEEF-Regulierungsrahmen unterstützen, der neben RFNBOs auch flüssige und gasförmige Biokraftstoffe berücksichtigt.

Eine solche Regelung würde zusätzliche Investitionen in erneuerbare Kraftstoffe und Fahrzeugtechnologien anstoßen und insbesondere für Anwendungen mit hohen Reichweiten-, Nutzlast- und Verfügbarkeitsanforderungen weitere Defossilisierungsoptionen eröffnen. Der Masterplan sollte hierfür ein klares politisches Mandat formulieren.

Fazit

Die Iveco Group unterstützt einen Masterplan, der Infrastruktur, Wirtschaftlichkeit und Regulierung als zusammenhängende Handlungsfelder behandelt. Erforderlich sind ein synchroner Hochlauf von Fahrzeugen und Tankstellen, wettbewerbsfähige und planbare Wasserstoffpreise sowie technologieoffene Rahmenbedingungen für Wasserstoffmotor, Brennstoffzelle, batterieelektrische Fahrzeuge und erneuerbare Kraftstoffe. Damit kann der Masterplan einen substanziellen Beitrag zur Defossilisierung des Straßenverkehrs leisten und zugleich industrielle Wertschöpfung, Investitionen und Wettbewerbsfähigkeit am Standort Deutschland stärken.

Iveco Group

Französische Straße 12
10117 Berlin

E-Mail: institutional-relations.de@iveco.com

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R004882