

MAHLE Stellungnahme zum Masterplan für Wasserstoff und strombasierte Kraftstoffe im Verkehr (Juli 2026)

MAHLE unterstützt das Vorhaben der Bundesregierung nachdrücklich, einen Masterplan für Wasserstoff und strombasierte Kraftstoffe im Verkehr zu entwickeln. Dieser sollte darauf abzielen, kurz- bis mittelfristig alle politisch-regulatorischen Hürden entlang der Wertschöpfungskette abzubauen und den Markteintritt der Technologiepfade einzuleiten. Die folgende Punkte sind aus MAHLE Sicht von besonderer Relevanz:

Weiterentwicklung EU Alternative Fuels Infrastructure Regulation

Die bestehenden Ausbauziele für Ladeinfrastruktur und Wasserstofftankinfrastruktur bis 2030 sollten beibehalten und um verbindliche Vorgaben bis 2040 ergänzt werden. Ein enges Monitoring auf EU-Ebene wie auf nationaler Ebene sollte den Aufbau begleiten. Deutschland sollte sich gemeinsam mit seinen Nachbarstaaten gezielt für den Aufbau transeuropäischer Korridore einsetzen.

Weiterentwicklung EU Renewable Energy Directive

Die EU Renewable Energy Directive sieht soweit eine THG-Minderung um 14,5% im Verkehrssektor bis 2030 vor. Deutschland hat die Vorgaben mit einer THG-Minderung um 65% bis 2040 (plus RFNBO-Unterquote von 10% bis 2040) engagiert umgesetzt. Auch auf EU-Ebene sollte die Überarbeitung der Renewable Energy Directive zu einem deutlich höheren Ambitionsgrad führen – angemessen zum Ziel Klimaneutralität bis 2050 und mit einer starken RFNBO-Unterquote für den Marktanreiz.

EU Delegierter Rechtsakt für RFNBO-Kriterien umgehend überarbeiten

Der delegierte Rechtsakt (EU) 2023/1184 zu den Kriterien von Renewable Fuels of Non-Biological Origin (RFNBOs, Wasserstoff und E-Fuels) sollte zeitnah überarbeitet und investitionsfreundlich ausgestaltet werden. Hierzu zählen besonders ein Bestandsschutz für bestehende und während der Überarbeitung neu getroffene Investitionsentscheidungen, die Ausweitung der zehnjährigen Befreiung von den Additionalitätsanforderungen auf Anlagen bis 2035, die Beibehaltung der monatlichen zeitlichen Korrelation für zehn Jahre, eine flexiblere geografische Korrelation, die Verlängerung der Fristen zur Erfüllung der Additionalitätsanforderungen von 36 auf mindestens 60 Monate sowie die Streichung des Förderausschlusses für Anlagen zur Erzeugung erneuerbaren Stroms.

Energiesteuerliche Gleichbehandlung von Brennstoffzelle und Wasserstoffmotor

In der Energiesteuer werden Wasserstoff für die Brennstoffzelle und Wasserstoff für den Wasserstoffmotor unterschiedlich behandelt, obwohl beide Technologien in der CO₂-Flottenregulierung schwere Nutzfahrzeuge als zero-emission anerkannt sind. Da es auf EU-Ebene keine zeitlich belastbare Perspektive für eine Reform der EU-Energiesteuerrichtlinie gibt: Deutschland sollte nationale Spielräume nutzen, um beide Technologiepfade gleichzubehandeln – idealerweise beide steuerbefreit. Eventuell kann es eine Option sein, dass Deutschland den Kommissionsvorschlag zur EU-Energiesteuerrichtlinie vorausschauend national umsetzt.

Realistische Antriebseffizienzfaktoren für Wasserstoffantriebe in der 37. BImSchV

In der 37. Bundesimmissionsschutzverordnung ist ein Effizienzunterschied von Faktor 2,5 zwischen Brennstoffzelle (0,4) und Wasserstoffmotor (1,0) festgelegt. Wie unabhängige Studien (u.a. TU Graz, e-mobil BW) zeigen, entspricht dies bei aktuellen Wasserstoffmotoren im Nutzfahrzeugbereich nicht der Realität. Der Wasserstoffmotor hat tendenziell nur einen leicht höheren Verbrauch als die Brennstoffzelle. Der Effizienzfaktor des Wasserstoffmotors sollte daher an den der Brennstoffzelle angeglichen werden, nicht zuletzt um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und die Umsetzung zu erleichtern.

Europäische und internationale Energiepartnerschaften mit Leben füllen

Bestehende Energiepartnerschaften mit Wasserstoff-Exportländern in Europa aber auch international sollten vertieft und gemeinsam mit Wirtschaftspartnern in Richtung konkreter Projekte weitergeführt werden. Hierfür bietet sich die Entwicklung und Verabschiedung einer Molekülimportstrategie an, die

konkrete regulatorische, technische und logistische Maßnahmen für den Import vorsieht und klare Rahmenbedingungen für den Aufbau von Terminals, Pipelines und Speichern schafft. Dadurch können Versorgungssicherheit, Energiesouveränität und Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland gestärkt sowie der Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft beschleunigt werden.

Wasserstoff-Kombi-Förderung Tankstellen und Fahrzeuge engagiert fortsetzen

Das sehr große Interesse am BMV-Förderaufruf für den Aufbau eines initialen Netzes zur Betankung schwerer Nutzfahrzeuge mit Wasserstoff zeigt das vorhandene Potential für die Marktentwicklung bei Wasserstoffantrieben (Brennstoffzelle und Wasserstoffmotor). Der gewählte Ansatz der Kombi-Förderung mit Tankstellen und Fahrzeugen sollte in den nächsten Jahren engagiert fortgesetzt werden.

CO2-Flottenregulierungen: Erneuerbare Kraftstoffe mitberücksichtigen

Die Bundesregierung setzt sich bereits dafür ein, „dass Fahrzeuge, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden (inkl. fortschrittliche Biokraftstoffe), im Rahmen der Flottenregulierung unverzüglich als Nullemissionsfahrzeuge angerechnet werden können“. Im Rahmen der laufenden Beratungen zur CO2-Flottenregulierung Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gilt es, dies auf europäischer Ebene zu verankern. Auch bei der nächsten Revision der CO2-Flottenregulierung schwere Nutzfahrzeuge sollte dieser Ansatz umgesetzt werden.

Kontakt: Hannes Christoph Bächle, MAHLE Büroleiter Berlin,
+49 151 10 888 187, hannes.baechle@mahle.com