



ZDK-Positionspapier  
Erneuerbare Kraftstoffe:  
Schlüssel zur klimaneutra-  
len Mobilität



## Erneuerbare Kraftstoffe sind ein Hebel zur klimaneutralen Mobilität

Angesichts der zu erreichenden Klimaziele und der Transformation im Verkehrssektor sieht der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) erneuerbare und damit nicht-fossile Kraftstoffe als unerlässlichen Bestandteil einer technologieoffenen Strategie an. Die klimapolitischen Herausforderungen im Mobilitätssektor erfordern den Einsatz aller verfügbaren technischen Möglichkeiten. Neben der Elektrifizierung bedeutet dies konkret, auch alternative Kraftstoffe wie synthetische Kraftstoffe (e-Fuels), fortschrittliche Biokraftstoffe und Wasserstoff zu berücksichtigen. Diese Kraftstoffe bieten die Möglichkeit, sowohl Fahrzeugbestände als auch neu zugelassene Kfz klimafreundlicher zu machen und somit die Erreichung der Klimaziele sozialverträglich, bezahlbar und ökonomisch zu gestalten.

48 Millionen Pkw mit Verbrennungsmotoren sind allein in Deutschland aktuell in Nutzung. Da ein Großteil dieser Fahrzeuge auch in den nächsten Jahrzehnten auf den Straßen fahren wird, ist die Verfügbarkeit von klimafreundlichen Kraftstoffen entscheidend, um CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Auch der bisherige alleinige Fokus auf rein elektrische Fahrzeuge im Neufahrzeuggbereich wird aus verschiedenen Gründen absehbar nicht ausreichend sein, um den Anforderungen einer Klimaneutralität zu genügen. Die Defossilisierung<sup>1</sup> des Bestands ist eine der großen Aufgaben der Mineralöl- und Automobilwirtschaft auf dem Weg hin zur Klimaneutralität. Anders als die Hersteller zielt das Kfz-Gewerbe darauf ab, insbesondere die bestehende Fahrzeugflotte zu defossilisieren. Der ZDK setzt außerdem gezielt auf Verbraucheranreize, um die Nachfrage und Akzeptanz der regenerativen Kraftstoffe zu fördern. Die Verbraucherakzeptanz ist eines der Schlüssel für den Erfolg des Hochlaufs.

**Förderung von E-Fuels und anderen alternativen Kraftstoffen:** Der ZDK fordert eine verstärkte politische wie regulative Unterstützung von strombasierten (E-Fuels, eMethan, Wasserstoff) und biogenen (Biokraftstoffe und biogene Kraftstoffe wie HVO) flüssigen und gasförmigen Kraftstoffen, um die bestehende Fahrzeugflotte und Neufahrzeuge mit (Wasserstoff-)Verbrennungsmotoren klimafreundlich zu machen und somit möglichst schnell eine CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität zu gewährleisten.

E-Fuels und Co. gehören daher nicht nur in den Schifffahrts- und Flugverkehr, was deren Markthochlauf deutlich erschweren würde, sondern nach Meinung des ZDK auch unbedingt in den Straßenverkehr.

Der ZDK sieht in einer reformierten Energiesteuer auf Kraftstoffe einen zentralen Hebel, um den Einsatz regenerativer Kraftstoffe voranzutreiben. Deren steuerliche Entlastung in Kombination mit einheitlichen europäischen Rahmenbedingungen helfen, die Klimaziele im Verkehr zu erreichen und den Automobilstandort Deutschland zu sichern. Der Fokus sollte darauf liegen, bestehende Hemmnisse abzubauen und Anreize für Investitionen in nachhaltige Technologien zu schaffen.

Regenerative Kraftstoffe bieten eine entscheidende Möglichkeit, die Klimaziele zu erreichen und den Bestand an Verbrennerfahrzeugen klimafreundlicher zu machen. Das Kfz-Gewerbe spielt hierbei eine Schlüsselrolle, da es die Schnittstelle zwischen Produktion und Verbraucher bildet. Durch die konsequente Umsetzung nationaler und europäischer Regelungen sowie durch gezielte Förderung und Investitionen können alternative Kraftstoffe zu einem zentralen Baustein einer klimaneutralen Mobilität werden.

---

<sup>1</sup> Defossilisierung bildet einen Teilespekt der Dekarbonisierung, bei der fossile Brennstoffe wie Kohle, Öl und Erdgas durch erneuerbare Energien ersetzt werden.

## **Zentrale Forderungen des Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe:**

- 1. Technologieneutralität in der Regulierung:** Gesetzliche Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene sollten alle klimafreundlichen Technologien zulassen und gleichberechtigt behandeln. Der Abbau von Hemmnissen und Blockaden in den rechtlichen Rahmenbedingungen ist erforderlich, um Investitionen in Klimaschutzlösungen zu erleichtern.
- 2. Förderungen von Produktionskapazitäten:** Regenerative Kraftstoffe sind in der Herstellung teurer als fossile Kraftstoffe. Der ZDK fordert daher finanzielle Anreize wie staatliche Förderprogramme, insbesondere für die Herstellung der ersten industriellen Mengen von bspw. E-Fuels. Die Bundesregierung muss den Aufbau von Produktionskapazitäten für erneuerbare Kraftstoffe durch finanzielle Anreize wie staatliche Zuschüsse und steuerliche Erleichterungen für den Bau von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Kraftstoffe gezielt fördern. Nur durch eine Skalierung der Produktion können Kostensenkungen und ein breiter Markthochlauf erreicht werden, was sich positiv auf die Endverbraucherpreise niederschlägt.
- 3. Nutzungsanreize setzen:** Es gilt, die Nutzung klimafreundlicher Kraftstoffe anzureizen und diesen im Sinne des Klimaschutzes zur Marktdurchsetzung zu verhelfen. Eine Möglichkeit hierfür wäre die die Energiesteuersätze auf regenerative Kraftstoffe auf das EU-Mindestmaß zu senken und auf europäischer Ebene die Reform der Energiesteuerrichtlinie anzugehen. In Kombination mit einer nationalen bzw. europäischen CO<sub>2</sub>-Bepreisungen fossiler Kraftstoffe, kann dies den Einsatz und die Weiterentwicklung solcher Kraftstoffe stützen. Ziel sollte sein, die Bereitschaft zur Nutzung nicht-fossiler Kraftstoffe bei Verbrauchern zu steigern.
- 4. Bürokratieabbau:** Für Unternehmen, die alternative Kraftstoffe produzieren oder vertreiben, ist ein Abbau der Bürokratie unerlässlich, um die Marktdurchdringung zu erleichtern und Innovationspotenziale auszuschöpfen. Um den Ausbau der Produktionskapazitäten für erneuerbare Kraftstoffe zu beschleunigen, müssen Genehmigungsverfahren für Anlagen zur Herstellung vereinfacht und durch schnelle Zulassungsverfahren der Vertrieb regenerativer Kraftstoffe ermöglicht werden.
- 5. Technologieoffene Antriebsregulierung für die Zukunft:** Der ZDK setzt sich auf europäischer Ebene für eine regulative Gleichberechtigung von Elektromobilität und erneuerbaren Kraftstoffen ein und lehnt das faktische Verbrenner-Aus ab. Wir erheben daher die Forderung, die bestehende Flottenregulierung für Neufahrzeuge so anzupassen, dass die CO<sub>2</sub>-Minderungswirkung von erneuerbaren Kraftstoffen auf die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele innerhalb der Regulierung angerechnet werden kann. Idealerweise findet dies über eine bilanzielle Anrechenbarkeit statt. Die von der EU geplante Schaffung einer **Carbon Neutral-Fuels-Fahrzeugkategorie** sollte diese Anrechenbarkeit ebenfalls beinhalten. Eine technologieoffene Herangehensweise ermöglicht eine nachhaltige Antriebsregulierung, die sowohl ökologische als auch wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt.

## **1. Technologieneutralität in der Regulierung**

Gesetzliche Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene sollten alle klimafreundlichen Technologien zulassen und gleichberechtigt behandeln. Der Abbau von Hemmnissen und Blockaden in den rechtlichen Rahmenbedingungen ist an dieser Stelle erforderlich, um Investitionen in Klimaschutzlösungen zu erleichtern.

Technologieneutralität bedeutet, dass alle Antriebsformen und Energieträger, die zur CO<sub>2</sub>-Reduktion beitragen, gleichberechtigt gefördert und in politische Maßnahmen einbezogen werden. Die einseitige Fokussierung auf batterieelektrische Mobilität ignoriert sowohl die technischen als auch wirtschaftlichen Potenziale synthetischer Kraftstoffe und anderer CO<sub>2</sub>-armer Alternativen. Während batterieelektrische Fahrzeuge für viele Einsatzbereiche sinnvoll sind, bieten synthetische Kraftstoffe und Wasserstoff Vorteile für den Bestand, den Schwerlastverkehr sowie für Fahrzeuge mit hoher Reichweitenanforderung.

---

## **2. Förderungen von Produktionskapazitäten**

Regenerative Kraftstoffe sind in der Herstellung teurer als fossile Kraftstoffe. Der ZDK fordert daher finanzielle Anreize wie staatliche Förderprogramme, insbesondere für die Herstellung der ersten industriellen Mengen von beispielsweise E-Fuels.

Die Verfügbarkeit erneuerbarer Kraftstoffe variiert je nach Produktionskapazität und geografischer Lage. Während biogene Kraftstoffe bereits weit verbreitet sind, stehen synthetische Kraftstoffe und grüner Wasserstoff noch am Beginn der Skalierung. Besonders der Hochlauf synthetischer Kraftstoffe wie E-Fuels, die beimischbar und rückwärtskompatibel sind, wird für eine klimaneutrale Mobilität von entscheidender Bedeutung sein. Deren industrielle globale Produktion befindet sich derzeit in der Pilot- oder Demonstrationsphase und braucht regulativ passende politische Rahmenbedingungen, um den Ausbau der Produktion zu ermöglichen und damit Skaleneffekte nutzen zu können. Steigende Nachfrage und wachsende Investitionstätigkeit könnten die Produktionskapazität in den kommenden Jahren deutlich ausbauen.

Die Bundesregierung muss den Aufbau von Produktionskapazitäten für erneuerbare Kraftstoffe durch finanzielle Anreize wie staatliche Zuschüsse und steuerliche Erleichterungen für den Bau von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Kraftstoffe gezielt fördern. Nur durch eine Skalierung der Produktion können Kostensenkungen und ein breiter Markthochlauf erreicht werden, was sich positiv auf die Endverbraucherpreise niederschlägt.

Die Herstellung erneuerbarer Kraftstoffe erfordert große Mengen an erneuerbarer Energie. Dies gilt insbesondere für die Produktion von grünem Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen. Viele Regionen weltweit – insbesondere in sonnen- und windreichen Gebieten – bieten erheblich günstigere Bedingungen für die Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Quellen. Durch internationale Kooperationen mit Ländern wie bspw. Chile oder Brasilien kann die Produktion erneuerbarer Kraftstoffe wirtschaftlicher gestaltet und in großem Maßstab ausgebaut werden. Dies würde nicht nur positive Skaleneffekte ermöglichen, sondern auch zur Stabilität der globalen Energieversorgung beitragen.

Der ZDK fordert daher, dass die Bundesregierung internationale Partnerschaften fördert und Handelsabkommen für erneuerbare Kraftstoffe vorantreibt. Dies kann durch gezielte Investitionsanreize, den Aufbau globaler Lieferketten und den Abbau von Handelshemmnissen unterstützt

werden. Nur durch eine globale Zusammenarbeit kann eine bezahlbare und nachhaltige Versorgung mit erneuerbaren Kraftstoffen sichergestellt werden.

### **3. Nutzungsanreize setzen**

Der ZDK sieht in einer reformierten und technologieoffenen Besteuerung einen zentralen Hebel, um den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe voranzutreiben. Eine steuerliche Entlastung sowie einheitliche europäische Rahmenbedingungen sind unabdingbar, um die Klimaziele zu erreichen und den Wirtschaftsstandort Deutschland zu sichern. Der Fokus sollte darauf liegen, bestehende Hemmnisse abzubauen und Anreize für Investitionen in nachhaltige Technologien zu schaffen.

Regenerative Kraftstoffe sind in der Herstellung teurer als fossile Kraftstoffe. Der ZDK fordert daher finanzielle Anreize wie staatliche Förderprogramme, insbesondere für die Herstellung der ersten industriellen Mengen von bspw. E-Fuels und Steuererleichterungen wie die Energiesteuersätze auf regenerative Kraftstoffe auf EU-Mindestmaß zu senken in Kombination mit angemessenen CO<sub>2</sub>-Bepreisungen, die den Einsatz und die Weiterentwicklung und auch den Nutzen dieser Technologien unterstützen. Ziel sollte sein, die Marktpreise zu senken und die Akzeptanz bei Verbrauchern zu steigern.

### **Besteuerung – Ein gerechter Rahmen für alternative Kraftstoffe**

Die Energie-Besteuerung regenerativer Kraftstoffe stellt einen Schlüsselaspekt dar, um deren Markthochlauf zu unterstützen und Akzeptanz bei den Verbrauchern zu steigern. Der ZDK fordert daher eine Anpassung der energiesteuerlichen Rahmenbedingungen, die die Wirtschaftlichkeit dieser Energieträger fördert.

### **Reduktion der Energiesteuer auf erneuerbare Kraftstoffe**

Die möglichen Spielräume bei der nationalen Anwendung der Mindeststeuersätze der Energiessteuerrichtlinie (ETD) müssen genutzt werden, um den Hochlauf und dann Absatz erneuerbarer Kraftstoffe wie e-Fuels und fortschrittliche Biokraftstoffe zu unterstützen. Der ZDK fordert eine Anwendung der Mindeststeuersätze von 33 Cent/Liter für Diesel und 35,9 Cent/Liter für Benzin RED-konformer Kraftstoffe.

Die zukünftige Energie-Besteuerung von Kraftstoffen sollte sich nach deren Klimawirkung richten und daher die Annahme des Reformvorschlags der EU-Kommission zur EU-Energiesteuerrichtlinie durch den Rat erfolgen.

### **Technologieoffene Anreize statt Fokus auf einzelne Antriebsarten**

Eine steuerliche Gleichbehandlung unterschiedlicher klimafreundlicher Technologien ist essenziell, um Technologieoffenheit sicherzustellen. Der ZDK setzt sich dafür ein, dass Technologien, die zur CO2-Minderung beitragen, unbedingt gleichberechtigt gefördert werden müssen. Dazu gehören:

- Steuerliche Vorteile für alle Kraftstoffe und Plug-In-Hybridfahrzeuge, die den Vorgaben der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) entsprechen.
- Erweiterung der einseitigen steuerlichen Bevorzugung elektrischer Antriebe wie bei der Kfz-Steuer und der Dienstwagenbesteuerung, da dies den Markthochlauf alternativer Kraftstoffe behindert.

### **Berücksichtigung der CO<sub>2</sub>-Minderung in der Fahrzeugbesteuerung**

Die Fahrzeugbesteuerung sollte nicht nur an den Antriebstyp, sondern an die tatsächliche CO<sub>2</sub>-Bilanz gekoppelt werden. Eine emissionsbasierte Besteuerung schafft Anreize für die Nutzung alternativer Kraftstoffe und unterstützt die Transformation bestehender Fahrzeugflotten. Der ZDK plädiert daher für:

- Sonderabschreibungen für Investitionen in Technologien, die erneuerbare Kraftstoffe nutzen.
- Die Ablehnung eines Bonus-Malus-Systems. Sollte dies jedoch eingeführt werden, sollten Fahrzeuge mit klimafreundlichen Kraftstoffen keinesfalls eine Benachteiligung gegenüber Elektrofahrzeugen erfahren, wie es mit bisheriger Auspuffbilanzierung der Fall ist.

#### 4. Bürokratieabbau

Für Unternehmen, die erneuerbare Kraftstoffe produzieren oder vertreiben, ist ein Abbau der Bürokratie unerlässlich, um die Marktdurchdringung zu erleichtern und Innovationspotenziale auszuschöpfen. Um den Ausbau der Produktionskapazitäten für erneuerbare Kraftstoffe zu beschleunigen, müssen Genehmigungsverfahren für Anlagen zur Herstellung vereinfacht und durch schnelle Zulassungsverfahren der Vertrieb regenerativer Kraftstoffe ermöglicht werden.

Zusätzlich sollte es vereinfachte Dokumentations- und Berichtspflichten für Unternehmen im Vertrieb regenerativer Kraftstoffe geben. Nur durch den gezielten Abbau bürokratischer Hürden können alternative Kraftstoffe ihr volles Potenzial entfalten und einen nachhaltigen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehr leisten.

#### 5. Technologieoffene Antriebsregulierung für die Zukunft

Der ZDK setzt sich auf europäischer Ebene für eine regulative Gleichberechtigung von Elektromobilität und erneuerbaren Kraftstoffen ein und lehnt das faktische Verbrenner-Aus ab. Der ZDK erhebt die Forderung, die bestehende **Flottenregulierung** für Neufahrzeuge so anzupassen, dass die CO<sub>2</sub>-Minderungswirkung von erneuerbaren Kraftstoffen auf die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele innerhalb der Regulierung angerechnet werden kann. Idealerweise findet dies über eine bilanzielle Anrechenbarkeit statt. Die von der EU geplante Schaffung einer **Carbon Neutral-Fuels-Fahrzeugkategorie** sollte diese Anrechenbarkeit ebenfalls beinhalten. Eine technologieoffene Herangehensweise ermöglicht eine nachhaltige Antriebsregulierung, die sowohl ökologische als auch wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt.

Auf europäischer Ebene ebenfalls entscheidend und für die politische Arbeit des ZDK relevant ist die **Erneuerbare-Energien-Richtlinie**, die sogenannte „**RED III**“. Die Erneuerbare-Energien-Richtlinie III (RED III) setzt verbindliche Ziele für den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor und bildet damit den europäischen Rahmen für den Hochlauf alternativer Kraftstoffe. Die EU-Mitgliedstaaten haben die Vorgaben national umzusetzen. Aus Sicht des Kfz-Gewerbes sind dabei insbesondere folgende Aspekte für die noch ausstehende nationale Umsetzung relevant:

**Verpflichtende Mindestquoten:** RED III schreibt eine Mindestquote für fortschrittliche Biokraftstoffe und e-Fuels vor. Die deutsche Umsetzung sollte sicherstellen, dass diese Quoten ambitionierter festgelegt werden, um den Markthochlauf anzureizen. Die THG-Quote sollte deutlich angehoben werden, um den Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe zu unterstützen. Zudem bedarf es einer nationalen Regulierung, die über das Jahr 2030 klare Rahmbedingungen setzt.

Die RED III und ihre delegierten Rechtsakte beispielsweise zu den Strombezugskriterien sollten so ausgestaltet sein, dass sie den Produktionshochlauf bzw. den Import von Wasserstoff und -Derivaten nicht erschweren. Aus Sicht des ZDK sollte hier massiv nachgebessert werden.

Die **Regulierung der CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen** ist ein zentrales Instrument der europäischen Klimapolitik im Verkehr und beeinflusst maßgeblich die Automobilbranche sowie das Kfz-Gewerbe. Mit der Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge durch die EU-Kommission steht die Branche vor erheblichen Herausforderungen. Leider lässt die Regulierung Kraftstoffe gänzlich außen vor.

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) setzt sich daher für eine technologieoffene Regulierung ein. Klimaschutz, Wettbewerbsfähigkeit und Verbraucherinteressen müssen in Einklang gebracht werden.

- **Anrechnung in der Flottenregulierung:** Die Klimawirkung erneuerbarer Kraftstoffe sollte in der CO<sub>2</sub>-Bilanz von Fahrzeugherstellern für Pkw und Lkw und damit innerhalb der Flottenregulierung angerechnet werden können.
- **Anpassung der Berechnung zur CO<sub>2</sub>-Reduktion:** Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus (Wheel-to-Wheel), um die tatsächliche Klimabilanz eines Neufahrzeugs zu bewerten, mindestens jedoch die Berücksichtigung der CO<sub>2</sub>-Bilanz der Antriebsenergie (Strom/Kraftstoffe).
- **Vermeidung drastischer CO<sub>2</sub>-Preisseigerungen:** Eine technologieoffene Regulierung trägt dazu bei, dass der CO<sub>2</sub>-Preis nicht durch künstliche Verknappung von Technologien oder Kraftstoffen in die Höhe getrieben wird. Wenn erneuerbare Kraftstoffe als Option für die CO<sub>2</sub>-Minderung anerkannt werden, entsteht ein breiterer Markt für klimafreundliche Lösungen. Dies verhindert, dass Verbraucher und Unternehmen durch eine einseitige Elektrifizierungsstrategie von steigenden CO<sub>2</sub>-Preisen im Emissionshandelssystem (ETS 2) überproportional belastet werden.

Mit einer solchen Ausgestaltung bliebe es den Herstellern überlassen, mit welcher Antriebsform sie die CO<sub>2</sub>-Minderungsvorgaben erfüllen wollen. Technologieverbote werden so vermieden, die Klimaziele schneller erreicht und zugleich übermäßige Preissteigerungen für Kraftstoffe verhindert.

## **Glossar: Gesetzliche Rahmenbedingungen auf nationaler Ebene**

Die regulatorischen Rahmenbedingungen für alternative Kraftstoffe sind auf nationaler Ebene durch verschiedene Gesetze und Verordnungen vorgegeben, die sowohl die Produktion als auch den Einsatz dieser Kraftstoffe beeinflussen. Im Folgenden werden die wichtigsten Regelungen zusammengefasst:

**Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG):** Das BEHG ist eines der zentralen Instrumente der deutschen Klimapolitik. Es legt eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung für fossile Kraftstoffe fest, wodurch erneuerbare Alternativen wie e-Fuels wettbewerbsfähiger werden sollen.

**Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG):** Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) regelt den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und ähnliche Emissionen. Es setzt Rahmenbedingungen für den Betrieb genehmigungspflichtiger Anlagen, darunter auch Raffinerien und Produktionsstätten für erneuerbare Kraftstoffe.

Für den ZDK ist das BImSchG insbesondere im Zusammenhang mit der Zulassung und Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe relevant. Strenge Umweltauflagen dürfen nicht zur Blockade neuer klimafreundlicher Kraftstoffe führen, sondern sollten innovationsfreudlich gestaltet werden, um den Markthochlauf synthetischer und biogener Kraftstoffe zu erleichtern.

**Energiesteuergesetz (EnergieStG):** Das EnergieStG regelt die Besteuerung von Kraftstoffen. Für erneuerbare Kraftstoffe fordert das Kfz-Gewerbe niedrigere Steueransätze, um deren Markthochlauf zu erleichtern. Die derzeitigen Mindeststeuersätze sollten zugunsten von e-Fuels und anderen erneuerbaren Energieträgern angewandt werden, um die Nutzungsattraktivität zu erhöhen.

**Gesetz zur Förderung der Nutzung von Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen:** Das "Gesetz zur Förderung der Nutzung von Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen" zielt darauf ab, den Einsatz von grünem Wasserstoff und E-Fuels im Verkehrssektor zu stärken, um die Klimaziele zu erreichen. Kernpunkt des Gesetzes ist die Neufassung der 37. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV), die Kriterien dafür festlegt unter welchen Bedingungen Wasserstoff als "grün" gilt und somit auf die Treibhausgas-Minderungsquote (THG-Quote) anrechenbar ist.

**Klimaschutzgesetz (KSG):** Das KSG hat direkte Auswirkungen auf das Kfz-Gewerbe, da es Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrssektor vorgibt. Der ZDK fordert, dass technologieoffene Lösungen wie synthetische Kraftstoffe stärker berücksichtigt werden, um die Klimaziele zu erreichen.

**Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (TEHG):** Das Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (TEHG) betrifft das Kfz-Gewerbe insbesondere durch die steigenden Kosten für fossile Kraftstoffe, da Mineralölunternehmen für ihre Emissionen CO<sub>2</sub>-Zertifikate kaufen müssen. Diese Mehrkosten werden an Verbraucher weitergegeben, was Benzin und Diesel verteuert. Dadurch steigen die Betriebskosten für Autofahrer, Unternehmen mit Fahrzeugflotten und das Werkstattgewerbe. Gleichzeitig fehlt es an ausreichenden Anreizen für die Markteinführung alternativer Kraftstoffe wie E-Fuels oder Biokraftstoffe.

**Verordnung über die Nachhaltigkeitsanforderungen an flüssige und gasförmige Biomasse (Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung):** Diese Verordnung setzt die Anforderungen der EU-Richtlinie RED III in nationales Recht um. Sie regelt die Nachhaltigkeitskriterien und die Treibhausgasinsparungen für Biokraftstoffe. Der ZDK fordert hier eine klare und einfache Zertifizierungsmethodik, um den Einsatz fortschrittlicher Biokraftstoffe und e-Fuels zu erleichtern.

## Regenerative Kraftstoffarten

Kraftstoffkategorie	Kraftstofftyp	Beispiele	Verfügbarkeit/Produktionskapazität
<b>Biogene Kraftstoffe (flüssig)</b>	Biodiesel (FAME)	Aus Raps, Soja, gebrauchten Speiseölen	Produktionskapazitäten in Europa ausgebaut, jedoch begrenzt durch Rohstoffverfügbarkeit
	Bioethanol	Aus Zuckerrohr, Mais, Weizen	Produktionskapazitäten vor allem in Brasilien, USA und EU
	HVO (Hydrotreated Vegetable Oil)	Hydrierte pflanzliche Öle	Wachsende Produktionskapazität, besonders in Europa
<b>Biogene Kraftstoffe (gasförmig)</b>	Biomethan	Bio-CNG, Bio-LNG	Produktionssteigerung durch Abfall- und Reststoffnutzung in EU möglich
<b>Synthetische Kraftstoffe (flüssig)</b>	E-Fuels	E-Diesel, E-Benzin	Erste Pilotanlagen, kommerzielle Skalierung bis 2030 erwartet
	Synthetisches Kerosin	SAF (Sustainable Aviation Fuels)	Verfügbarkeit stark wachsend durch Luftfahrtförderung
<b>Synthetische Kraftstoffe (gasförmig)</b>	SNG (Synthetic Natural Gas)	Synthetisches Methan	Produktionsprojekte in Europa in frühen Phasen
<b>Mischcharakter (flüssig)</b>	Dimethylether (DME)	Mischkraftstoff aus Methanol	Kleinere Produktionskapazitäten weltweit
	Methanol	Biomethanol, E-Methanol	Verfügbarkeit abhängig von Projekten in Asien und Europa
<b>Wasserstoff (gasförmig)</b>	Grüner Wasserstoff	Durch Elektrolyse mit erneuerbarem Strom	Stark begrenzte Produktionskapazitäten, jedoch wachsend durch EU-Förderprogramme

Stand: Mai 2025

## Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK vertritt die berufsständischen Interessen aller Kfz-Innungsbetriebe (Autohäuser und Werkstätten) und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel. Der ZDK sorgt für Präsenz des Kraftfahrzeuggewerbes in der bundesweiten Öffentlichkeit und steht in Bonn und über das Hauptstadtbüro in Berlin in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Behörden, Politikern sowie Entscheidungsträgern wichtiger Verbände und Institutionen. Er ist Mitglied im Zentralverband des Deutschen Handwerks und vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein Büro in Brüssel und die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

**Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland:** Rund 40.000 Autohäuser sowie Karosserie und Kfz-Werkstätten, haben 470.000 Beschäftigte, 236 Innungen, 14 Landesverbände und 34 Fabrikatsverbände unter dem Dach eines Zentralverbandes (ZDK). Die Autohäuser und Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 95.000 Azubis aus und machen einen Umsatz von 220 Milliarden Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung, Reparatur und Service. Damit ist das Kfz-Gewerbe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und spielt eine große Rolle bei der Transformation der in Mobilität in Deutschland.

### Kontakt:

Annina Brinkmann  
Referentin für Nachhaltigkeit und alternative Kraftstoffe

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.  
Zentralverband (ZDK)  
Markgrafenstr. 35  
10117 Berlin

Franz-Lohe-Straße 21  
53129 Bonn

Telefon: +49 (0) 3080172024 - 44  
E-Mail: [brinkmann@kfzgewerbe.de](mailto:brinkmann@kfzgewerbe.de)  
Internet: [www.kfzgewerbe.de](http://www.kfzgewerbe.de)

