

Nr. 24/19 vom 21.11.2024

Arbeitskreis „Energie & Verkehr“

## **CO2-Flottengrenzwerte – Wie realistisch ist die Zielerreichung?**

**Berlin, 6. November 2024 – Die Frage, wie und ob die Vorgaben der CO2-Flottengrenzwerte in Deutschland umgesetzt werden können, stand im Mittelpunkt der Diskussion des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“ des Forum für Zukunftsenergien. Branchenvertreter und Bundestagsabgeordnete erörterten dabei, ob die aktuellen Mechanismen zur Reduktion der Treibhausgase (THG) im Verkehrsbereich der aktuell schwierigen Lage der Automobilhersteller noch entsprechen oder es besser sei, das für 2026 geplante Review vorzuziehen, um hohe Strafzahlungen seitens der Hersteller an die EU zu vermeiden.**

Einleitend referierte die Geschäftsführerin des Forum für Zukunftsenergien, Dr. Annette Nietfeld stellv. für Robert Gampfer, Politischer Referent, Vertretung der Europäischen Kommission in Deutschland, dass die Antworten der designierten zuständigen Kommissare der Europäischen Kommission im Rahmen ihrer Befragung durch die Mitglieder des Europäischen Parlaments wenig Bereitschaft erkennen ließen, das für 2026 angesetzte Review vorzuziehen. Vielmehr sei zu erwarten, dass der Regulierungsrahmen nicht verändert werde.

Sebastian Bock, Geschäftsführer der Transport & Environment Deutschland GmbH, beschrieb es als realistisch, dass die Flottengrenzwerte für 2025 erreicht würden. Das für 2026 angesetzte Review müsse trotz anderslautender Forderungen verschiedenster Akteure nicht vorgezogen werden. Auch sei die momentane Stagnation der E-Auto-Verkäufe kein Indiz dafür, dass auch zukünftig nur wenig E-Autos verkauft würden. Vielmehr sei der geringere Absatz von E-Autos erwartbar gewesen und werde sich analog zu 2020 im nächsten Jahr korrigieren. Bock stellte eine Vielzahl von Erfüllungsoptionen vor, neben reinen E-Autos auch Hybride, effiziente Verbrenner und Plug-In-Hybride, forderte aber zugleich zusätzlich eine Anpassung der Regulierungen. Während er die Bedeutung der E-Mobilität betonte, auch in Bezug auf den Erhalt von Arbeitsplätzen, zeigte er sich dem Einsatz von eFuels gegenüber ablehnend. Sie seien als eine Ressource einzustufen, die für den Flug- und Schifffahrtsverkehr benötigt werde und in der Automobilbranche zu Marktverunsicherung und einem weiteren Rückstand gegenüber dem Wettbewerber China führe.

Jonas Vach, Senior Manager Mobility and Climate bei der Robert Bosch GmbH, umriss in seinem Vortrag die Herausforderungen, welche die Flottengrenzwerte für die Zulieferer mit sich brächten. Insbesondere der signifikante Verlust von Arbeitsplätzen durch weniger komplexe Produkte und der Konkurrenzkampf mit China, das den E-Auto-Markt dominiere und Innovationen schneller einführe, setze die europäische Zuliefererindustrie unter Druck. Vach betonte zudem die Notwendigkeit, die regelmäßigen CO2-Regulierungs-Reviews um ein Jahr vorzuziehen, um die Fortschritte und die tatsächliche Erreichbarkeit der Zielvorgaben frühzeitig zu prüfen. Außerdem bestehe Korrekturbedarf aufgrund inzwischen veränderter Rahmenbedingungen. Kritisch setzte er sich auseinander mit dem langsamen Ausbau der Lade- und Wasserstoffinfrastruktur, der Strompreisentwicklung, dem Netzausbau, der Verfügbarkeit von Wasserstoff und erneuerbaren Kraftstoffen, der Versorgung mit Batterien, Rohstoffen und Halbleitern sowie dem Fahrzeughochlauf, der Marktdurchdringung neuer Technologien und den beschäftigungs- sowie industriepolitischen Auswirkungen. Wichtig

für die Zulieferer sei schließlich, dass im Austausch zwischen Politik, Wirtschaft und Sozialpartnern ihre Belange ausreichend berücksichtigt würden.

Christian Kiel, Leiter Politik & Außenbeziehungen bei Stellantis, gab einen Überblick über die Strategie, die Opel verfolgt, um die Flottengrenzwerte einzuhalten. Dabei habe Opel einen sehr stringenten Weg eingeschlagen: Alle Fahrzeugmodelle seien bereits in reiner Elektrovariante zu kaufen und ab nächstem Jahr würden ausschließlich elektrische Opel-Modelle den Kunden angeboten. Folglich sehe man die Diskussion um das Vorziehen des Reviews mit großer Sorge. Planungssicherheit und ein stabiles regulatorisches Umfeld seien in Bezug auf die Investitionen, die Opel geleistet habe, ein Muss. Nun die CO<sub>2</sub>-Ziele aufzuweichen, würde eine Verzerrung des „level-playing field“ darstellen und den Hochlauf der Elektromobilität in Frage stellen. Ob Opel aber so viele E-Autos verkaufe wie geplant, ließ er offen.

Prof. Christian Küchen, Hauptgeschäftsführer von en2x, betonte, dass sowohl die Elektrifizierung als auch die Nutzung fortschrittlicher Kraftstoffe notwendig sei, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. In diesem Zusammenhang kritisierte er die fehlende Technologieneutralität in der Fahrzeugregulierung, die erneuerbare, nachhaltige Kraftstoffe nicht berücksichtige. Eine Anpassung dieser Regulierung könne einen Business-Case schaffen und ein Signal für Investoren setzen. Zudem wies Prof. Küchen auf die Bedeutung flüssiger Kraftstoffe für die Versorgungssicherheit im Krisenfall hin. Hinsichtlich der flüssigen Kraftstoffe beruhe diese weitgehend auf der zivilen Infrastruktur, wie Tanklager oder Tankstellen, die hauptsächlich für den Straßenverkehr unterhalten und von diesem finanziert werde. Abschließend sprach Prof. Küchen sich für ein vorgezogenes Review der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte aus – jedoch nicht, um die Ziele zu ändern, sondern um die Methodik und Regulierung anzupassen.

Ralf Diemer, Hauptgeschäftsführer der eFuel Alliance, plädierte für eine Aufnahme von CNFs in die CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen, etwa durch einen Kohlenstoff-Korrekturfaktor oder ein Anrechnungssystem, da sie einen großen Beitrag zur Erreichung der Flottengrenzwerte leisten könnten. Er machte auf eine Vielzahl von Projekten und Kapazitäten aufmerksam, die für die Jahre 2025 bis 2030 in Arbeit seien und dem Markt der eFuels ein vierfaches Wachstum brächten. Diemer gestand jedoch auch ein, dass knapp 87 Prozent dieser Projekte aufgrund von regulatorischer Unsicherheit und Finanzierungsschwierigkeiten noch im Anfangsstadium bzw. vor der finalen Investitionsentscheidung stünden. Damit ging er auf die Herausforderungen für eFuels ein, die mangelnde Investitionen seien eine Auswirkung zu niedriger RED-Ziele und hoher Produktionspreise durch restriktive Kriterien und Vorschriften. Außerdem würde den eFuels durch die Beschränkung auf den Luft- und Seeverkehr ein bedeutender Markt im Straßenverkehrssektor fehlen, weswegen Diemer sich deutlich für einen technologieoffenen Ansatz aussprach.

In der abschließenden Podiumsdiskussion unter Beteiligung der Bundestagsabgeordneten Thomas Bareiß, CDU/CSU, und Thomas Lutze, SPD, moderiert von MR Helge Pols, Referatsleiter G 20 – Grundsatzfragen der klimafreundlichen Mobilität beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr, wurden die verschiedenen Möglichkeiten, mit den Flottengrenzwerten umzugehen, diskutiert, wobei die Meinungen sehr konträr waren und wenig Einigkeit gefunden wurde.

Wir danken dem eFuel Alliance e.V. für die Unterstützung sowie der Robert Bosch GmbH für die Gastfreundschaft!

Die Präsentationen stehen in Kürze für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien e.V. auf der [Website](#) (Presse/Publicationen) zum Download bereit. Sollten Sie persönlich oder Ihr Unternehmen / Ihre Institution Mitglied im Forum für Zukunftsenergien sein und noch keine Zugangsdaten haben, senden Sie bitte eine E-Mail an: [info@zukunftsenergien.de](mailto:info@zukunftsenergien.de).

### **Über das Forum für Zukunftsenergien e.V.**

Das Forum für Zukunftsenergien engagiert sich als einzige branchenneutrale und parteipolitisch unabhängige Institution der Energiewirtschaft im vorparlamentarischen Raum in Deutschland. Der eingetragene Verein setzt sich für erneuerbare und nicht-

erneuerbare Energien sowie rationelle und sparsame Energieverwendung ein. Ziel ist die Förderung einer sicheren, preisgünstigen, ressourcen- und umweltschonenden Energieversorgung. Dem Verein gehören ca. 230 Mitglieder aus der Industrie, der Energiewirtschaft, Verbänden, Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

**Kontakt:**

Forum für Zukunftsenergien e.V.  
Reinhardtstr. 3  
10117 Berlin

Tel.: 030 / 72 61 59 98 - 0  
Fax: 030 / 72 61 59 98 - 9  
[www.zukunftsenergien.de](http://www.zukunftsenergien.de)  
X (Twitter) [@FfZeV](https://twitter.com/FfZeV)  
LinkedIn [@FfZeV](https://www.linkedin.com/company/fzfv)