

Position

Politische Kernforderungen zum AFIR-Review 2026

März 2026



1 Politische Kernforderungen zum AFIR-Review

- I. **Hochlauf emissionsfreier Antriebe und Infrastrukturausbau:** Zur Erreichung der CO₂-Ziele im Verkehrssektor ist ein Hochlauf von elektrischen Fahrzeugen (BEV & PHEV) sowie von Wasserstoff-Fahrzeugen (Brennstoffzelle und Wasserstoffmotor) notwendig. Während der Hauptpfad batterieelektrisch sein wird, spielt Wasserstoff eine entscheidende Rolle, da Wasserstofffahrzeuge – sowohl Brennstoffzellen- als auch Wasserstoffmotorfahrzeuge – im Rahmen der CO₂-Flottenregulierungen als Null-Gramm-Fahrzeuge (ZEV) gelten, analog zu batterieelektrischen Fahrzeugen. Die AFIR-Ziele sind ambitioniert umzusetzen; zugleich sind die bestehenden, europaweit abgestimmten 2030-Ziele als Mindestbasis zwingend beizubehalten, um die erforderlichen Lade- und Wasserstoffbetankungsinfrastrukturen – insbesondere das Wasserstoff-Tankstellennetz – mit zeitlichem Vorlauf gegenüber dem Fahrzeughochlauf sicherzustellen.¹
- II. **Langfristiger Ausbaupfad und Monitoring der AFIR-Umsetzung:** Über die bestehende Mindestbasis hinaus bedarf es eines regelmäßigen transparenten Monitorings mit Veröffentlichung konsistenter und vergleichbarer Daten zu Standorten, Kapazitäten und Betriebsbereitschaft. Zudem ist ein langfristiger Ausbaupfad mit verbindlichen Zwischenschritten bis 2050 festzulegen. Dieser muss die Ausweitung auf das gesamte TEN-T-Netz, einen zusätzlichen Fokus auf urbane Zentren sowie eine grenzüberschreitend koordinierte Planung umfassen.
- III. **Vorziehen der einmaligen AFIR-Überprüfung und Einführung eines jährlichen Monitorings:** Artikel 24 fordert die Kommission auf, die AFIR bis zum 31. Dezember 2026 und danach alle fünf Jahre zu überprüfen. Mit der aktuellen Diskussion über die CO₂-Flottenregulierungen und die schleppende Nachfrage der E-Mobilität in Europa sieht der VDA eine klare Diskrepanz. Die Empfehlung zu Art. 24 daher: Überprüfung der AFIR bis Sommer 2026 sowie ein regelmäßiges Monitoring jährlich, einschließlich einer transparenten und europaweit vergleichbaren Berichterstattung zur Umsetzung in allen Mitgliedstaaten.
- IV. **Ausweitung des TEN-T-Netzes:** Beim Hochlauf von Ladeinfrastruktur sollte nicht nur das TEN-T-Kernnetz (Core), sondern das TEN-T-Gesamtnetz (Comprehensive) einbezogen werden, um auch Verkehrswege abseits der Hauptverkehrskorridore zuverlässig mit Lade- und Wasserstoff-Betankungsinfrastrukturen zu versorgen. Dies beugt Infrastruktur- und Versorgungslücken vor und stärkt den Ausbau auch in ländlichen Räumen. Für Nutzfahrzeuge ist der stark beschleunigte und ambitionierte Ausbau von Schnellladeinfrastruktur sowie Wasserstoff-Tankstellen essenziell. Die Konzentration auf wichtige Verkehrskorridore in der EU, wie sie die Clean Transport Corridor Initiative (CTCI) vorsieht, wird entscheidend sein. Neben der Elektrifizierung schwerer Nutzfahrzeuge darf nicht vergessen werden, dass auch zukünftige Kühlanhänger temperaturgeführter Transporte auf eine externe Stromversorgung der Kältemaschinen angewiesen sind. Dies ist beim Aufbau von Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen.
- V. **Mobilität und Ladeinfrastruktur europäisch denken:** Mobilität stoppt nicht an nationalen Grenzen. Die AFIR sollte die Anschlussfähigkeit über die Mitgliedstaaten hinweg sicherstellen. Nur mit einem gleichmäßigen Aufwuchs von Lade- und Wasserstoffbetankungsinfrastrukturen für jede Fahrzeugklasse in allen Mitgliedstaaten gelingt der EU-weite Hochlauf der E-Mobilität. Die nationale Koordination durch Nationale Leitstellen für Ladeinfrastruktur (Bsp. Österreich, Frankreich, Niederlande, Deutschland), eine Abstimmung zwischen den Regierungsressorts über interministerielle Steuerungsgruppen sowie das europäische Monitoring des European Alternative Fuel Observatory (EAFO) haben starke Grundlagen für den Aufwuchs der Infrastrukturen geschaffen. Der VDA empfiehlt daher ähnliche Koordinierungsstellen in allen Mitgliedstaaten.

¹ Eine von der EU-Kommission in Auftrag gegebene Studie kommt zu dem Ergebnis, dass durch eine kombinierte Infrastruktur aus Ladesäulen und Wasserstoff-Tankstellen finanzielle Effizienzen in Milliardenhöhe realisiert werden können, wobei sich der Ladesäulenausbau nicht ausschließlich auf Tankstellen konzentriert: 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. Copyright 2026

2 Kernforderungen zur Ladeinfrastruktur

- I. Im Zuge des für 2026 geplanten Reviews zur AFIR spricht sich der VDA für **ambitioniertere Ausbauziele von Ladeinfrastruktur, für die Berücksichtigung eines gewissen zeitlichen Vorlaufs des Ladenetzes gegenüber dem Fahrzeughochlauf sowie für die Stärkung der Preistransparenz beim öffentlichen Laden aus**. Höhere Dichte- und Leistungsziele, klare Zwischenstufen sowie einheitliche Vorgaben entlang des gesamten TEN-T-Netzes sind geboten, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur EU-weit zu beschleunigen.
- II. **Erhöhung der Ladeleistung:** Das Ziel von Ladestandorten entlang des TEN-T-Netzes soll signifikant angehoben werden. Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sollte das AFIR-Ziel von 1,3 kW pro BEV und 0,8 kW pro PHEV auf das Ziel von 3 kW pro BEV und 2 kW pro PHEV angehoben werden. Das Ziel entspricht dem tatsächlichen Bedarf an öffentlich zugänglichen Ladepunkten und gewährleistet einen proportionalen Ausbau der Ladeinfrastruktur im Zuge der wachsenden E-Pkw-Flotte. Für schwere Nutzfahrzeuge werden lt. ACEA bis zu 35.000 öffentliche Megawatt Charging System Ladepunkte (MCS) benötigt, um den Bedarf der bis 2030 erforderlichen 400.000 batterieelektrischen Nutzfahrzeuge zu decken.
- III. **Ladeinfrastruktur verdichten:** Mit steigendem Elektro-Anteil an der Gesamtfahrzeugflotte steigt der **Bedarf an öffentlichen Ladepunkten überproportional**, da sich der Markt über Early Adopters mit überwiegend privater Ladeinfrastruktur hinaus weiterentwickelt. Der Aufbaugrad von Ladeinfrastruktur in Europa ist nach wie vor unzureichend. **Die großen Herausforderungen im Auf- und Ausbau von Ladeinfrastruktur für Pkw, leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie Reisebusse liegen in Europa weiterhin an den Hauptverkehrsachsen wie Autobahnen, aber darüber hinaus verstärkt in der Fläche sowie in urbanen Zentren.** Die Mitgliedstaaten sind nun angehalten, den Aufbau der Ladeinfrastruktur insgesamt zu stärken. Ein wichtiger Hebel besteht dabei im privaten Bereich und in der Verbindung mit Vorgaben aus der bestehenden **EU-Gebäudeenergieeffizienzrichtlinie (EPBD)**, siehe „V. Flankierende Maßnahmen“. Auch private Investitionen sind weiterhin nötig.
- IV. **Ladepreise senken durch Transparenz:** Die öffentlichen Ladepreise für Elektrofahrzeuge in den meisten Ländern übersteigen die Kosten für privates Laden deutlich. Hohe Preise und Komplexität durch Verträge mit mehreren Ladetarifanbietern betreffen insbesondere Endkunden, die zu Hause keinen Zugang zu Lademöglichkeiten haben und daher auf öffentliche Infrastruktur angewiesen sind. Dies erschwert den Übergang zur E-Mobilität und verzögert den Einstieg. **Die beste Förderung des Hochlaufs der E-Mobilität sind günstige Ladepreise.** Um die Nutzer zu entlasten und die Attraktivität der E-Fahrzeuge zu erhöhen, ist eine Senkung der Ladepreise durch mehr Transparenz, Wettbewerb und Technologie entscheidend.
- V. Für den Hochlauf der Elektromobilität sind **flankierende Maßnahmen** notwendig, darunter sind die Vorgaben der **EU-Gebäudeenergieeffizienzrichtlinie (EPBD)** zum Ausbau der Ladeinfrastruktur an Stellplätzen von Gebäuden möglichst zügig und ambitioniert in nationales Recht umzusetzen. Weiterhin sind Netzbetreiber in die Pflicht zu nehmen, wenn es um den zügigen Netzausbau und die Bereitstellung der Netzkapazitäten geht. Dies gilt insbesondere für das Schnellladen und die Megawatt Charging Systeme (MCS) für Nutzfahrzeuge.

3 Kernforderungen zu Wasserstoff-Tankstellen

- I. Wasserstoffmobilität als unverzichtbarer Bestandteil der CO₂-Zielerreichung und anwendungsorientierte Dimensionierung der Infrastruktur:** Zur Erreichung der CO₂-Ziele im Verkehrssektor ist – zusätzlich zu batterieelektrischen Fahrzeugen – ein Hochlauf der Wasserstofffahrzeuge notwendig. Der reale Infrastrukturbedarf dieser Fahrzeuge übersteigt die derzeitigen AFIR-Ziele für Wasserstoff-Tankstellen deutlich. Die AFIR-Mindestkapazität von 1 t/Tag bezieht sich auf einen 24-Stunden-Betrieb, während sich die tatsächliche Nachfrage im Nutzfahrzeugverkehr regelmäßig auf ein deutlich kürzeres Spitzenlastfenster von rund zehn Stunden² konzentriert. Eine leistungsfähige Infrastruktur muss daher die volle Tagesmenge innerhalb dieses Zeitraums bereitstellen können.
- II. Einheitliche, nutzergruppenübergreifende Definition von Wasserstoff-Tankstellen:** Einheitliche Anforderungen an Wasserstoff-Tankstellen, die leichte und schwere Nutzfahrzeuge, Busse, Pkw und weitere Anwendungen abdecken, sind essenziell für effiziente Planung und Investitionen. Die deutsche Automobilindustrie ist sich über die wesentlichen Anforderungen an die „Wasserstoff-Tankstelle der Zukunft“ einig. Eine solche Definition verhindert Marktfragmentierung und schafft Synergien bei Bau, Betrieb und Wartung. Sie muss zugleich funktionale Mindestanforderungen an Leistungsfähigkeit und Ausstattungsstandard enthalten, um eine bedarfsgerechte und wirtschaftliche Nutzung über alle Fahrzeugklassen hinweg sicherzustellen.
- III. Zukunftsfähige Auslegung der Wasserstoff-Tankstellen für alle Fahrzeugklassen:** Die Wasserstoff-Tankstelle der Zukunft muss alle Fahrzeugklassen bedienen, flüssigen und gasförmigen Wasserstoff bereitstellen und – insbesondere am TEN-T-Netz – skalierbar sowie wirtschaftlich betreibbar sein. Hierfür ist eine an realistischen Spitzenlasten orientierte Dimensionierung erforderlich, die hohe Tagesmengen innerhalb konzentrierter Zeitfenster ermöglicht. Zielgrößen sind kurze Betankungszeiten, Parallel³- und Back-to-Back⁴-Betankung sowie eine hohe stündliche Abfertigung von Nutzfahrzeugen auch bei Spitzenlasten. Die Betankungstechnologien sind standortgerecht auszuwählen; ein modularer Aufbau gewährleistet kosteneffiziente Kapazitätserweiterungen bei steigendem Bedarf.
- IV. Flüssigwasserstoff als wichtige zusätzliche Versorgungsoption entlang des TEN-T-Netzes:** Flüssigwasserstoff (LH₂) ist entlang des TEN-T-Kernnetzes eine wichtige zusätzliche Versorgungsoption für den Langstrecken-Schwerlastverkehr, besonders bei Tagesabsätzen über einer Tonne. Die hohe Energiedichte ermöglicht große Transportmengen, reduziert Lieferfahrten und stellt Versorgungssicherheit auch in Spitzenlasten sicher. LH₂ erlaubt flexible Betankungsarten und verbessert durch hohe Auslastung die Wirtschaftlichkeit der Wasserstofftankstellen. Für Standorte ohne spezifische LH₂-Anforderungen, aber mit dauerhaft hohem Bedarf, können Pipelineanbindungen eine wirtschaftlich attraktive Versorgungsoption sein, sofern Aufbereitung, Kompression und Netzentgelte berücksichtigt werden. Die direkte Anbindung an Wasserstoff-Verteilnetze ermöglicht eine kosteneffiziente Skalierung und sollte beim Ausbau des TEN-T-Netzes berücksichtigt werden. Die Wahl der Versorgung hängt von Standortgröße und Bedarf ab.
- V. Flankierende politische Maßnahmen für den Hochlauf der Wasserstoffmobilität:** Für den erfolgreichen Hochlauf der Wasserstoffmobilität sind flankierende Maßnahmen notwendig, darunter eine Reform der Energiesteuerrichtlinie, einschließlich der energiesteuerrechtlichen Gleichstellung des Wasserstoffmotors mit der Brennstoffzelle, ein vorgezogener Review der Delegierten Rechtsakte zur Produktion von RFNBO sowie eine Molekülimportstrategie. Ergänzend sind investitions- und genehmigungsrechtliche Rahmenbedingungen so auszugestalten, dass der zügige Aufbau leistungsfähiger und wirtschaftlich tragfähiger Tankstelleninfrastruktur ermöglicht wird.

² Zeitraum innerhalb eines Tages, in dem der überwiegende Teil des Betankungsbedarfs anfällt; typischerweise während der Hauptbetriebszeiten von Nutzfahrzeugflotten. Außerhalb dieser Spitzenzeiten ist die Nachfrage deutlich geringer, sodass die Anlage vor allem in diesem kompakten Zeitrahmen ihre volle Leistung erbringen muss.

³ Gleichzeitige Betankung von zwei oder mehr Fahrzeugen an einer Station, um die Abfertigungskapazität zu erhöhen.

⁴ Aufeinanderfolgende, nicht parallele Betankung mehrerer Fahrzeuge ohne nennenswerte Wartezeit zwischen den Vorgängen, da die Anlage sofort wieder betriebsbereit ist.

Ansprechpartner

Dr. Marcus Bollig

Geschäftsführer

marcus.bollig@vda.de**Michael Bauer**

Abteilungsleiter

michael.bauer@vda.de**Götz Schneider**

Abteilungsleiter

Götz.Schneider@vda.de**Eric Woydte**

Referent

Eric.Woydte@vda.de**Dr. Stefanie Wolff**Stefanie.Wolff@vda.de

Referentin

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version März 2026

