

Position

Eckpunkte für einen erfolgreichen und marktbasierten Wasserstoffhochlauf



Zentrale Forderungen

- I** Marktbasierten Wasserstoffhochlauf durch verlässliche regulatorische und langfristig planbare Rahmenbedingungen unterstützen sowie gezielte Instrumente zur Investitionsabsicherung einsetzen, um Investitionen auszulösen und einen tragfähigen Wasserstoffmarkt zu etablieren.
- II** Die bestehende Kosten- und Zahlungslücke durch technologieoffene CfD-Mechanismen adressieren, um Investitionsentscheidungen auf Angebotsseite zu ermöglichen, insbesondere dort, wo bestehende Instrumente die Wirtschaftlichkeits- und Zahlungslücke nicht vollständig schließen. Voraussetzung ist, dass dadurch zusätzlich Wasserstoffproduktion und zusätzliche Wasserstoffnachfrage angereizt werden, die Ausgestaltung branchenoffen erfolgt und auch Automobilindustrie und Verkehrssektor profitieren können. Mitnahmeeffekte müssen in jedem Fall ausgeschlossen werden.
- III** Investitionen durch Garantieinstrumente, Bestandsschutz sowie die Absicherung von Infrastruktur-, Mengen- und Counterparty-Risiken erleichtern, um die Finanzierungswürdigkeit von Wasserstoffprojekten zu stärken und die Wirtschaftlichkeit von Projekten zu verbessern, wo diese Risiken nicht marktüblich versicherbar oder vertraglich beherrschbar sind.
- IV** Zu prüfen, inwieweit Portfolioansätze und Bündelungseffekte durch einen Midstreamer-Ansatz dazu beitragen können, Skalierung, Risikodiversifizierung und Wirtschaftlichkeit von Wasserstoffprojekten zu verbessern.
- V** Zusätzliche Importrouten sowie den Aufbau von LH₂-Importterminals fördern, um Energiesouveränität, Versorgungssicherheit und Resilienz der Energieinfrastruktur zu stärken.
- VI** Den Ausbau von Infrastruktur und Systemintegration für Wasserstoffherzeugung und -versorgung vorantreiben, insbesondere durch ein leistungsfähiges Wasserstoff-Kernnetz mit ausreichenden und bedarfsgerecht geplanten Anbindungsmöglichkeiten sowohl für lokale Wasserstoffproduzenten als auch für Wasserstoff-Abnehmer, um einen verlässlichen Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft zu ermöglichen.
- VI** Die Überarbeitung des delegierten Rechtsakts für RFNBO-Strombezug vorziehen und investitionsfreundlich ausgestalten, um den Hochlauf von Wasserstoff und RFNBO sektorübergreifend wirksam anzureizen.
- VIII** Die Energiesteuerrichtlinie (ETD) weiterentwickeln, insbesondere durch eine EU-weite Verankerung der Steuerbefreiung für Elektrolysestrom, deren Erweiterung auf Nebenprozesse und Derivate, den Wasserstoffeinsatz im Verkehr sowie durch klare Regelungen zur Vermeidung von Mehrfachbelastungen entlang der Umwandlungs- und Nutzungskette. Zudem sollte die steuerliche Ungleichbehandlung von Wasserstoff für Brennstoffzellenfahrzeuge und Wasserstoffmotoren aufgehoben werden.
- IX** Die Netzentgelt-Systematik für Elektrolyseure investitionsfreundlich ausgestalten: Vertrauensschutz wahren, eine verlässliche Anschlussregelung an § 118 Abs. 6 EnWG schaffen und netz- bzw. systemdienliches Verhalten durch anreizkompatible Ausgestaltung sicherstellen.
- X** Fluorpolymere von der angestrebten PFAS-Beschränkung ausnehmen, um den Hochlauf der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie nicht zu gefährden.

Die deutsche Automobilindustrie steht entschlossen hinter den Zielen des Pariser Klimaabkommens. Dazu investiert sie von 2026 bis 2030 rund 320 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung; hinzu kommen 220 Milliarden Euro für Sachinvestitionen, unter anderem für den Umbau der Werke.

Bedeutung von Wasserstoff für die Transformation der Automobilindustrie

Klimafreundlicher Wasserstoff als Energieträger spielt für die Automobilindustrie entlang der gesamten Wertschöpfungskette eine zentrale Rolle. Dies beginnt bei der industriellen Anwendung, etwa in der Intralogistik von Produktionsstandorten sowie in der Fertigung selbst, wo Wasserstoff perspektivisch fossile Energieträger in energieintensiven Produktionsbereichen wie Lackierereien ersetzen kann. Darüber hinaus gewinnt Wasserstoff zunehmend an Bedeutung für die Transformation energieintensiver Vorprodukte, beispielsweise bei der Herstellung von CO₂-armem Stahl.

Auch in der Nutzungsphase von Fahrzeugen eröffnet Wasserstoff unterschiedliche technologische Optionen: von der Anwendung in Brennstoffzellenfahrzeugen beziehungsweise im Wasserstoffmotor oder auch als zentraler Ausgangsstoff für die Herstellung synthetischer Kraftstoffe. Wasserstoff leistet damit einen Beitrag zur Defossilisierung der Bestandsflotte und perspektivisch für Fahrzeuge, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden.

Vor diesem Hintergrund betrachtet dieses Eckpunktepapier Wasserstoff als Energieträger in seiner übergeordneten Rolle für die Transformation der Automobilindustrie, losgelöst von einzelnen spezifischen Anwendungsfeldern. Wichtig ist es dabei, Wasserstoff im Verkehr immer im Zusammenhang mit seiner Anwendung in den anderen Sektoren zu sehen, da nur auf diese Weise große Mengen an Wasserstoff entstehen, die zu einer Preisstruktur führen, die den wirtschaftlichen Einsatz des Energieträgers ermöglichen.

Herausforderungen beim Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft

Deutschland und Europa haben sich ambitionierte Ziele für den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft gesetzt. Allerdings zeigt sich in der aktuellen Entwicklung, dass der Markthochlauf bislang hinter den Erwartungen zurückbleibt. Investitionen erfolgen derzeit überwiegend dort, wo gezielte regulatorische Eingriffe bestehen und durch Förderinstrumente oder Quotenregelungen abgesichert sind. Dazu zählen etwa Programme im Rahmen der IPCEI-Aktivität, der Europäischen Wasserstoffbank sowie die kürzlich überarbeitete THG-Quote im Verkehrssektor in Deutschland. Diese sieht erstmals verbindliche RFNBO¹-Unterquoten für den Straßenverkehr vor.

Ein sich selbst tragender Markt ist jedoch nach wie vor in weiter Ferne. Die zentrale Herausforderung für die Entwicklung eines tragfähigen Wasserstoffmarktes liegt in der weiterhin bestehenden Preisdifferenz zwischen den Kosten der Wasserstoffbereitstellung und der Zahlungsbereitschaft der Abnehmer, wodurch auf der Angebots- als auch auf der

¹ Renewable Fuels of Non-Biological Origin. Diese werden in der Richtlinie (EU) 2023/2413 in Art. 2 Abs. 1 Nr. 36 wie folgt definiert: "renewable fuels of non-biological origin" means liquid and gaseous fuels the energy content of which is derived from renewable sources other than biomass;

Nachfrageseite Investitionsentscheidungen ausbleiben und dadurch ein strukturelles Marktversagen entsteht. Durch die fehlende Verknüpfung von Angebot und Nachfrage mangelt es an verlässlichen Liefer- und Abnahmestrukturen, die als Grundlage für Investitionen in Erzeugung, Transport und Infrastruktur dienen können. Ein wesentlicher Grund hierfür liegt in der derzeit fehlenden Zahlungsfähigkeit auf der Nachfrageseite, da die Kosten für Wasserstoff ein Vielfaches der bisherigen Energiekosten betragen und eine Absicherung von Abnahmemengen erzeugungsseitig somit nicht gegeben ist. Gleichzeitig erschweren komplexe regulatorische Anforderungen und netzseitige Rahmenbedingungen² einen dynamischen Markthochlauf und führen zu zusätzlichen Kostenbelastungen. Hierzu zählen insbesondere die weiterhin zu anspruchsvollen Vorgaben für den Strombezug bei RFNBO, Unsicherheiten im Hinblick auf die künftige Netzentgelt-Behandlung von Elektrolyseuren sowie eine insgesamt unzureichende Planungssicherheit, etwa bei der Ausgestaltung von Strompreis-Kompensationsmechanismen.

Ein erfolgreicher Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft erfordert eine sektorübergreifende Entwicklung von Angebot und Nachfrage sowie eine wertschöpfungsübergreifende Koordinierung (Midstreamer-Ansatz). Eine einseitige Fokussierung auf einzelne Anwendungsbereiche oder eine frühzeitige politische Priorisierung auf bestimmte Wasserstoffanwendungen würde das Risiko von Ineffizienzen erhöhen und den Markthochlauf insgesamt verlangsamen. Unterschiedliche Sektoren weisen jeweils spezifische Bedarfe und Einsatzmöglichkeiten auf, die sich gegenseitig ergänzen und gemeinsam zur Skalierung des Marktes beitragen können.

Gleichzeitig können forschungs- und innovationspolitische Initiativen einen wichtigen Beitrag leisten, um den Wasserstoffhochlauf technologisch zu unterstützen. Hierzu zählt insbesondere der in der Hightech Agenda für 2026 angekündigte Forschungshub Wasserstoff „Hydrogen4Future“, mit dem neue Technologiegenerationen entlang der Wasserstoffwertschöpfungskette gestärkt werden sollen.

Die Wirtschaftlichkeit von Wasserstoffanwendungen unterscheidet sich derzeit deutlich zwischen den einzelnen Anwendungsbereichen. Auch in regulierten Segmenten mit bestehenden Fördermechanismen oder Quotenregelungen – etwa im Verkehrssektor – kann die Differenz zwischen Bereitstellungskosten und Zahlungsbereitschaft bislang nur teilweise ausgeglichen werden und reicht nicht aus, um einen funktionierenden Markt branchenübergreifend zu etablieren; in anderen Bereichen bleibt sie darüber hinaus erheblich.

Insbesondere in Sektoren, die die Mehrkosten nicht weitergeben können, besteht weiterhin eine deutliche Preislücke, die wirtschaftlich tragfähige Geschäftsmodelle verhindert. Selbst in industriellen Anwendungen, in denen bereits Förderinstrumente greifen, kann diese Lücke häufig nur teilweise geschlossen werden.

Gleichzeitig sind Fragen der Infrastruktur und Systemintegration von zentraler Bedeutung. Dazu zählen insbesondere Transport, Speicherung und Verteilung von Wasserstoff, etwa über Pipelines und das Wasserstoff-Kernnetz.

Zudem sind ökologische Aspekte wie der nachhaltige Umgang mit Wasserressourcen, regulatorische Anforderungen – etwa im Zusammenhang mit PFAS – sowie weitere umweltbezogene Fragestellungen zu berücksichtigen.

² Beispielsweise wird im Rahmen des WasAbi-Verfahrens (BK₇-24-01-014) die Nutzung des Wasserstoff-Kernnetzes als flexible Speicheroption derzeit durch Vorgaben zur Entry-Exit-Kapazitätsbuchung erschwert. Hintergrund ist insbesondere die erforderliche 15-minütige Zeitgleichheit bei der Bilanzierung, wodurch zusätzliche Pönalen entstehen können. Dies kann Geschäftsmodelle beeinträchtigen, die einen bivalenten Betrieb mit Erdgas und Wasserstoff anstreben.

Daraus wird deutlich, dass der Markthochlauf von Wasserstoff maßgeblich davon abhängt, inwieweit es gelingt, diese Preisdifferenz durch geeignete politische Rahmenbedingungen zu adressieren und verlässliche und langfristig ausgelegte Investitionsbedingungen zu schaffen.

Erforderliche Maßnahmen für einen erfolgreichen Wasserstoffhochlauf

Um den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft wirksam zu beschleunigen, braucht es einen Neustart, der über einzelne First-Mover-Projekte hinausgeht und Wasserstoff in die Breite bringt. Der bisherige Fokus auf ausgewählte Industrien reicht nicht aus, um Skaleneffekte zu erreichen, Zahlungsbereitschaft zu aktivieren und tragfähige Marktstrukturen zu etablieren. Entscheidend ist vielmehr eine breitere, sektorübergreifende Nachfragebasis – auch in der Automobilindustrie, die stark mit mittelständischen Zuliefererstrukturen verflochten ist.

Dafür sind neue, kohärent ineinandergreifende Maßnahmen erforderlich, die insbesondere die fehlende Synchronisierung von Angebot und Nachfrage adressieren, Investitionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette ermöglichen, Planungssicherheit schaffen und die Grundlage für einen tragfähigen und skalierbaren Wasserstoffmarkt bilden. Dafür sind aus Sicht der deutschen Automobilindustrie insbesondere folgende Maßnahmen erforderlich:

1 **Marktbasierter Hochlauf durch gezielte Flankierung**

Der Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft muss perspektivisch marktlich organisiert werden. In der Aufbauphase sind jedoch gezielte, zeitlich begrenzte und wettbewerblich ausgestaltete Anreize, Förderinstrumente und verlässliche regulatorische Rahmenbedingungen erforderlich. Diese Instrumente sollen dazu beitragen, Investitionen auszulösen und einen funktionierenden Wasserstoffmarkt zu ermöglichen und zu etablieren. Ziel muss es sein, einen verlässlichen Übergang von einer initial unterstützten Phase hin zu einem langfristig tragfähigen und wettbewerblichen Markt zu schaffen. Darüber hinaus sollte die bestehende Förderkulisse für den Wasserstoffhochlauf regelmäßig überprüft und konsequent weiterentwickelt werden, um Investitionshemmnisse abzubauen und einen wirksamen Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft zu unterstützen.

2 **Schließen der Kosten- und Zahlungslücke durch Hochlauf- und Marktmechanismen (CfD-Mechanismus)**

Ein zentraler Baustein für den Markthochlauf ist die Überbrückung der bestehenden Kosten- und Zahlungslücke zwischen Wasserstoffbereitstellungskosten und Zahlungsbereitschaft auf der Nachfrageseite. Hierfür sind effiziente und risikoarme Instrumente erforderlich. Eine wichtige Rolle kann dabei einem CfD-Mechanismus (Contracts for Difference) zukommen, soweit die Wirtschaftlichkeitslücke nicht durch bestehende Instrumente geschlossen werden kann. Ein CfD-Mechanismus kann die Differenz zwischen Bereitstellungskosten und Zahlungsbereitschaft zielgenau ausgleichen und damit Investitionsentscheidungen auf Angebots- und Nachfrageseite unterstützen. Neben preisbezogenen Instrumenten können marktvermittelnde Strukturen – etwa im Rahmen eines Midstream-Ansatzes – dazu beitragen, Mengen zu bündeln, Liefer- und Abnahmebeziehungen zu strukturieren sowie Preis-, Mengen- und Vertragsrisiken über mehrere Projekte hinweg zu aggregieren. Dabei ist eine klare Abgrenzung zu bestehenden produktions- und nachfrageorientierten Förderinstrumenten sowie zu etablierten Intermediärs- und Auktionsmechanismen erforderlich, um doppelte Strukturen und Mitnahmeeffekte zu vermeiden. Die Ausgleichsmechanismen sollten dabei so ausgestaltet werden, dass ausschließlich die tatsächlich entstehende Kosten- und Zahlungslücke kompensiert wird und zugleich

Rückzahlungsmechanismen greifen, sofern sich die Marktbedingungen günstiger entwickeln als erwartet. Zudem sollte die Ausgestaltung der Instrumente technologie- und branchenoffen erfolgen, um strukturelle Benachteiligungen bereits energieeffizienter Anwendungen zu vermeiden. Voraussetzung ist, dass zusätzliche Nachfrage- und Angebotsimpulse generiert werden (Zusätzlichkeit) und eine beihilferechtlich saubere Ausgestaltung sichergestellt wird, insbesondere im Hinblick auf die Kompatibilität mit bestehenden Instrumenten wie der THG-Quote, so dass auch Wasserstoffmengen im Verkehrssektor berücksichtigt werden können. Mitnahmeeffekte müssen in jedem Fall vermieden werden.

3 Absicherung von Investitionen durch Garantieinstrumente

Zur Reduzierung von Investitionsrisiken bedarf es flankierender Garantieinstrumente sowie eines verlässlichen Bestandsschutzes für bereits getroffene Investitionsentscheidungen (Final Investment Decisions, FIDs). Staatliche Bürgschaften oder Versicherungsmodelle können insbesondere Transportinfrastruktur- und Counterparty-Risiken sowie Risiken bei der Mengenabnahme in der Anfangsphase absichern, soweit diese Risiken nicht marktüblich versicherbar oder vertraglich beherrschbar sind. Dadurch wird die Finanzierungswürdigkeit von Projekten gestärkt und die Grundlage für private Investitionen geschaffen. Diese Instrumente wirken ergänzend zu den beschriebenen Markt- und Hochlaufmechanismen und tragen zur Absicherung der im Rahmen marktvermittelnder Strukturen gebündelten Projekte bei.

4 Nutzung von Portfolioeffekten zur Skalierung des Marktes durch einen Midstreamer-Ansatz

Für einen effizienten Markthochlauf sollte geprüft werden, Förder- und Ausschreibungsdesigns stärker auf Portfolioansätze auszurichten. Die Bündelung von Mengen sowie die Kombination von Projekten mit unterschiedlichen Laufzeiten können dazu beitragen, Risiken zu diversifizieren, Kosten zu senken und Fristen zu flexibilisieren. Genau an dieser Stelle können Midstreamer-Strukturen einen wichtigen Beitrag leisten, indem sie Projekte bündeln, Liefer- und Abnahmebeziehungen strukturieren und Risiken über mehrere Vorhaben hinweg aggregieren. Portfolioansätze können dabei eine zentrale Ergänzung zu marktvermittelnden Strukturen darstellen, indem sie deren Wirkung auf Skalierung und Risikoreduktion verstärken.

5 Erhöhung der Energiesouveränität durch zusätzliche Importrouten

Wasserstoffimport-Lieferketten können die Versorgung verschiedener Branchen mit erneuerbaren Energien zusätzlich absichern und Deutschland unabhängiger von Energieimporten aus geopolitisch instabilen Regionen machen. Flüssigwasserstoff-Importterminals (LH₂-Terminals) sind hierfür von zentraler Bedeutung, da sie die regional begrenzten Pipelineanbindungen flexibel um zusätzliche Importrouten ergänzen können. Bislang fehlen entsprechende LH₂-Terminals jedoch in Deutschland. Als wesentlicher Bestandteil einer resilienten Energieinfrastruktur sollte der Aufbau erster LH₂-Importterminals staatlich unterstützt und gezielt gefördert werden.

6 Ausbau von Infrastruktur und Systemintegration für Wasserstoffherzeugung und -versorgung

Die Stromerzeugung und -versorgung sind auch für die Automobilindustrie von entscheidender Bedeutung. Der CO₂-Fußabdruck der Automobilindustrie – direkt sowie entlang energieintensiver Wertschöpfungsketten, beispielsweise über die Stahlindustrie – wird maßgeblich durch die eingesetzten Energieträger bei der Stromerzeugung und -versorgung beeinflusst. Für einen verlässlichen Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft ist daher ein leistungsfähiges Wasserstoff-Kernnetz erforderlich, das ausreichende Anbindungsmöglichkeiten sowohl für lokale Wasserstoffproduzenten als auch für Wasserstoffabnehmer bietet. Diese Anbindungspunkte sollten koordiniert geplant, bedarfsgerecht ausgebaut und rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden.

7 Vorziehen der Überarbeitung und pragmatische Ausgestaltung des delegierten Rechtsakts für RFNBO

Wasserstoff ist – über die Erzeugung von und über die direkte Beimischung von RFNBO – ein zentraler Baustein zur Erreichung der Klimaziele. Der delegierte Rechtsakt für die Strombezugskriterien löst in seiner aktuellen Ausgestaltung jedoch sektorübergreifend aufgrund bürokratischer Einschränkungen keine Investitionen aus. Die für 2028 vorgesehene Überprüfung sollte daher vorgezogen werden. Die Europäische Kommission hat im Rahmen von „AccelerateEU“ bereits eine gezielte Überprüfung für das zweite Quartal 2026 angekündigt. Diese Ankündigung sollte nun konsequent umgesetzt werden, um einen pragmatischen, planbaren und investitionsfreundlichen Hochlauf zu ermöglichen sowie weitere Verzögerungen aufgrund regulatorischer Unsicherheit zu vermeiden. Dadurch können die Voraussetzungen geschaffen werden, um die Wasserstoffziele sowie CO₂-Reduktionsziele Deutschlands und der EU für 2030 zu erreichen. Zentrale Reformansätze sind insbesondere die Verschiebung und Lockerung des Additionalitätskriteriums sowie die Beibehaltung einer praktikablen zeitlichen Korrelation auf monatlicher Basis.

8 Weiterentwicklung der Energiebesteuerung

Die Ausgestaltung der Energiebesteuerung ist ein wesentlicher Hebel für den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft. Die derzeitige steuerliche Behandlung von Strom und Wasserstoff kann zusätzliche Kosten verursachen und den Markthochlauf weiter erschweren. Insbesondere sollte sichergestellt werden, dass Strom für die Elektrolyse sowie die Nutzung von Wasserstoff nicht durch zusätzliche steuerliche Belastungen benachteiligt werden. Eine Weiterentwicklung der Energiesteuerrichtlinie (ETD) – insbesondere durch eine EU-weite Verankerung der Steuerbefreiung für Elektrolysestrom, deren Erweiterung auf Nebenprozesse und Derivate, den Wasserstoffeinsatz im Verkehr sowie durch klare Regelungen zur Vermeidung von Mehrfachbelastungen entlang der Umwandlungs- und Nutzungskette – kann einen entscheidenden Beitrag zur Verringerung der bestehenden Kosten- und Zahlungslücke leisten. Zudem sollte die unterschiedliche steuerliche Behandlung von Wasserstoff für Brennstoffzellenfahrzeuge und Wasserstoffmotoren aufgehoben werden. Diese Ungleichbehandlung ist nicht gerechtfertigt, da beide Technologien in den europäischen CO₂-Flottenregulierungen als Zero Emission-Technologien eingestuft sind. Die bestehende Differenzierung führt zu Wettbewerbsverzerrungen und erschwert die Marktanwendung des Wasserstoffmotors.

9 Planungssichere Netzentgelt-Regelungen für Elektrolyseure

Der künftigen Netzentgelt-Systematik für Elektrolyseure kommt eine zentrale Bedeutung für den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft zu. Die bestehende Netzentgeltbefreiung nach § 118 Abs. 6 EnWG sollte nicht vorzeitig aufgehoben oder abgeschmolzen werden, um Vertrauensschutz für bestehende und bereits angestoßene Investitionsentscheidungen zu wahren. Für Elektrolyseure, die nach Auslaufen der derzeitigen Regelung in Betrieb gehen, braucht es eine verlässliche Anschlussregelung mit langfristig tragfähigen Rahmenbedingungen, insbesondere durch Entlastungen für einen netz- bzw. systemdienlichen Betrieb.

10 PFAS als Voraussetzung für den Hochlauf der Wasserstofftechnologie

Auf europäischer Ebene wird eine Beschränkung des Einsatzes von per- und polyfluorierten Alkylsubstanzen (PFAS) angestrebt, die mit erheblichen Unsicherheiten für den Hochlauf der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie verbunden ist. Für PFAS-haltige Materialien in der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie sind aktuell keine technisch gleichwertigen Alternativen verfügbar. Ein drohendes Verbot des Einsatzes PFAS-haltiger Materialien würde der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie eine

wesentliche technologische Grundlage entziehen und damit ihren Hochlauf substanziell gefährden. Daher sollte sich die Bundesregierung dafür einsetzen, Fluorpolymere von der angestrebten PFAS-Beschränkung auszunehmen und Beschränkungszeiträume zwingend mit einem institutionellen Überprüfungs-Prozess zu verbinden.

Der erfolgreiche Markthochlauf von Wasserstoff erfordert kurzfristig klare politische Weichenstellungen. Die notwendigen Instrumente müssen zügig implementiert und mit ausreichenden finanziellen Mitteln unterlegt werden. Dazu gehört insbesondere die langfristige Absicherung und Kontinuität entsprechender Haushaltstitel, um Investitionssicherheit zu gewährleisten, Vertrauen in den regulatorischen Rahmen zu schaffen und den Übergang in einen marktlichen Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft zu ermöglichen.

Ansprechpartner

Anderas Rade

Geschäftsführer

anderas.rade@vda.de

Götz Schneider

Leiter Abteilung Verkehr & Transport | Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit

goetz.schneider@vda.de

Eric Woydte

Referent Klimaschutz, Wasserstoff, Kraftstoffe

eric.woydte@vda.de

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 730.000 Menschen (2025) 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 Juni 2026