

POSITION

Stand: 24. März 2026

Gemeinsamer Verbändeappell zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote vom 10.12.2025

1. Rechtsunsicherheit in der RED III Umsetzung unbedingt vermeiden

Die Umsetzung der RED III im Verkehrssektor ist maximal dringend. Jede weitere Verzögerung erhöht Investitionsrisiken, schwächt Marktvertrauen und verschiebt dringend notwendige Klimaschutzmaßnahmen. Der Bundestag sollte den Gesetzentwurf jetzt beschließen und Detailfragen dort klären, wo sie sachlich am besten aufgehoben sind.

2. Schließung des Marine-Loopholes ist zwingend erforderlich

Die Anrechenbarkeit von Kraftstoffen, die faktisch im Schiffsverkehr eingesetzt und freiwillig versteuert werden, führt zu ungeplanten Verlagerungseffekten zwischen Verkehrssektoren. Dies untergräbt die Zielgenauigkeit der THG-Quote. Das Marine-Loophole muss im aktuellen Gesetzgebungsverfahren eindeutig und vollständig geschlossen werden. Dazu sollte eine klarstellende Formulierung im Gesetzentwurf aufgenommen werden, aus der hervorgeht, dass die Straßenquoten nicht durch Schiffskraftstoffe erfüllt werden dürfen. Eine weitere Konkretisierung könnte dann durch eine Verordnungsermächtigung im Gesetzesentwurf erfolgen.

Die Frage, ob und in welcher Form der Schiffsverkehr künftig über ein separates Instrument oder eine eigene Quote adressiert wird, kann und sollte zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden. Diese Debatte darf den laufenden Prozess jedoch keinesfalls verzögern.

3. Biogener Wasserstoff: Kontrollierte Einbindung vermeidet Risiken

Die Industrie ist offen für eine gezielte, begrenzte Anrechnung von biogenem Wasserstoff aus RED-III-konformen Anhang-9A-Rohstoffen, wenn dieser in Raffinerien als Zwischenprodukt zur Herstellung konventioneller Kraftstoffe eingesetzt wird. Dabei sind folgende Leitplanken zu beachten, die in einer späteren Rechtsvorschrift umgesetzt werden müssen:

- Klar definierte Kappungsgrenze für Biomethan zur Herstellung von biogenem Wasserstoff zwecks Anrechnung als Zwischenprodukt in der Raffinerie, um die Sorge vor einer möglichen Nutzungskonkurrenz für Biomethan in anderen Sektoren zu adressieren.
- Biogener Wasserstoff kann nicht auf die RFNBO-Unterquote angerechnet werden. Daher gibt es auch keine Unterminierung der RFNBO-Unterquote und des Hochlaufs strombasierten Wasserstoffs.

POSITION

Stand: 24. März 2026

4. Die Umsetzung der RED III duldet keinen weiteren Zeitverlust: Eine Detailregelung zu biogenem Wasserstoff sollte über eine Rechtsverordnung erfolgen, falls kurzfristig keine Einigung erzielt wird

Um den Gesetzgebungsprozess nicht weiter zu verzögern, sollte der Bundestag die Bundesregierung im Zweiten Gesetz zur Weiterentwicklung der THG-Quote ausdrücklich ermächtigen, die Anrechenbarkeit von biogenem Wasserstoff im Detail per Rechtsverordnung auszugestalten. Vorteile dieses Vorgehens: Kein Aufschub des laufenden Gesetzgebungsverfahrens, mehr Zeit für fachlich saubere, differenzierte Ausgestaltung, und die Möglichkeit, Expertise aus Industrie, Wissenschaft und Verwaltung strukturiert einzubinden. Die Verordnungsebene ist der richtige Ort für diese Detailfrage – nicht die Endphase des parlamentarischen Kompromisses.