

Deutscher Wasserstoff-Verband (DWV) zum Referentenentwurf des BMUKN zur Umsetzung der EU-Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) im Verkehrssektor

Der DWV bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum vorliegenden Referentenentwurf und begrüßt den veröffentlichten Referentenentwurf zur nationalen Umsetzung der EU-Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) im Verkehrssektor ausdrücklich.

Aus Sicht des Verbands stellt der Entwurf ein wichtiges politisches Signal für den Markthochlauf von grünem Wasserstoff und strombasierten Kraftstoffen dar. Dabei ist entscheidend, dass der Kabinettsbeschluss so rechtzeitig erfolgt, dass die parlamentarischen Beratungen noch in 2025 abgeschlossen werden können, damit die Anwendung des Gesetzes ab dem 1. Januar 2026 erfolgen kann. Ein unterjähriger Start gestaltet sich aus vielen Gründen schwierig, sodass eine verzögerte Verabschiedung des Gesetzentwurfs eine Verspätung des Gesetzes von einem Jahr nach sich zieht.

Gleichzeitig weist der DWV darauf hin, dass die im Entwurf enthaltenen Zielvorgaben noch nicht ausreichend sind, um das nötige Tempo beim Ausbau einer resilienteren und zukunfts-fähigen Wasserstoffwirtschaft zu gewährleisten. Folgende Punkte möchte der DWV in die Beratungen mit einfließen lassen.

Positiver Impuls für die Wasserstoffwirtschaft

Besonders positiv bewertet der DWV folgende Aspekte:

- Die Einführung und perspektivische Anhebung einer verbindlichen RFNBO-Mindestquote für erneuerbare strombasierte Kraftstoffe ist ein klares Commitment der Politik. Dies schafft regulatorische Verlässlichkeit und setzt notwendige Investitionsanreize für Industrie, Infrastrukturbetreiber und Technologieanbieter.
- Insbesondere die Langfristigkeit der Regelungen (bis 2040) begrüßt der DWV sehr. Dies schafft politische Sicherheit sowohl auf Abnahmeseite als auch auf Herstellerseite.
- Die Fortschreibung der THG-Minderungsquote bis 2040 schafft eine langfristige Planungssicherheit und unterstützt die Dekarbonisierungsziele der Bundesregierung im Verkehrssektor. Das Abschmelzen der Dreifachanrechnung nach 2030 bei gleichzeitiger Quotenanhebung ist aus Sicht des DWV in Kombination mit Einführung einer RFNBO-Mindestquote folgerichtig, notwendig und sinnvoll. Dabei sollte betont werden, dass sich die Dreifachanrechnung ausschließlich auf die THG-Minderung nach

§37a Abs. 4 BImSchG bezieht, nicht auf die neuen RFNBO-Mindestquoten nach §3a der 37. BImSchV.

- Die Ausweitung der THG-Quote auf Luft- und Schifffahrt erzeugt zusätzlich die sektorenübergreifende Anwendbarkeit, schafft zusätzliche Nachfrageimpulse und integriert emissionsintensive Verkehrsbereiche, die dringend auf alternative Energieträger angewiesen sind.
- Wir begrüßen ausdrücklich die geplante Einschränkung der Anrechnung von Palmölreststoffen. Diese Maßnahme ist ein wichtiger Schritt, um Missbrauch zu verhindern und Schlupflöcher zu schließen und so die ökologische Glaubwürdigkeit der THG-Quote zu sichern. Ebenso unterstützen wir eine Ausweitung der Kontrollen entlang der gesamten Nachweiskette. Nur durch konsequente Überwachung und Transparenz kann das Vertrauen in das Quotensystem langfristig erhalten bleiben.

Nachbesserungsbedarf bei Ambitionsniveau der Mindestquote

Trotz der positiven Grundrichtung weist der DWV auf erheblichen Nachbesserungsbedarf hin. Insbesondere die aktuell vorgesehene RFNBO-Mindestquote von lediglich 1,5 Prozent bis 2030 verfehlt das Ziel, den Wasserstoffhochlauf planbar und industriepolitisch wirksam zu gestalten. Ein ambitionierterer Zielpfad ist erforderlich, um Skaleneffekte zu ermöglichen und Lieferketten frühzeitig zu etablieren.

Der DWV empfiehlt daher:

- Anhebung der RFNBO-Mindestquote auf wenigstens fünf Prozent bis 2030, verbunden mit einem gestaffelten deutlichen Anstieg insbesondere ab dem Jahr 2027, um einen echten RFNBO-Bedarf zu erzeugen und eine substanzielle Marktaktivierung auszulösen. Es sollte eine jährliche Erhöhung der RFNBO-Mindestquoten bis 2040 erfolgen, damit Planbarkeit, Verlässlichkeit und Investitionssicherheit für die Industrie und den Verkehrssektor entstehen kann.
- Schließlich gibt der DWV zu bedenken, dass eine Mindestquote von lediglich 0,1 % im Jahr 2026 für den Anfang zu gering sein könnte, wenn man die im Bau befindlichen Kapazitäten im Raffineriebereich mitberücksichtigt.
- Da nach heutigem Stand die Erfüllung der Verpflichtungen über die Raffinerie-Route möglich ist, also mittels Wasserstoff in Raffinerien weiterhin konventionelle Kraftstoffe hergestellt werden können, muss auch darauf geachtet werden, dass der direkte Einsatz von RFNBO in der Mobilität ebenfalls berücksichtigt wird. Eine Mindestquote von 1,5 % entspräche ca. einem Drittel des Wasserstoffbedarfs in deutschen Raffinerien. Andere Anwendungsfälle hätten bei einer Mindestquote in dieser Höhe weniger Anreize, in die Wasserstoffanwendung zu investieren. Dies betrifft insbesondere den Schwerlastverkehr auf der Straße. Daher plädiert der DWV zusätzlich, neben der Erhöhung der Mindestquote auf 5 Prozent für eine Unterquote in der vorgeschlagenen RFNBO-Mindestquote in Höhe von 0,9 % für die direkte RFNBO-Nutzung in der Mobilität im Jahr 2030.

- Zusätzlich sollte dabei bedacht werden, dass für die Wirkung einer solchen Unterquote der Absatzmengen bei den Fahrzeugen mit Brennstoffzellenantrieb oder Wasserstoff-Verbrennungsmotor bedarf, die auf Tankstellen angewiesen sind. Daher sollten entsprechende Fördermittel im Bundeshaushalt mitberücksichtigt werden. Das ist erforderlich, um ein Level-playing-field für die Ergänzung der Elektromobilität durch wasserstoffbetriebene alternative Antriebe sicherzustellen.
- Im Fall der Nichterfüllung der Mindestquote ist eine Pönale unerlässlich. Der DWV begrüßt daher, dass eine solche Pönale in § 37c Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 BImSchG vorgesehen ist. Hierbei ist zu beachten, dass die Pönale nicht als Erfüllungsoption gelten darf, um einer Umgehung der Mindestquote vorzubeugen. Schließlich sollten die Pönales zusätzlich zum nachträglichen Erwerb der THG/RFNBO-Zertifikate anfallen. Ziel ist es, sicherzustellen, dass die nachträgliche Erfüllung der Quote durch Zukauf zwar möglich bleibt, aber nicht zur strategischen Umgehung der Verpflichtung führt.
- Die Summe der Pönales aus den Fällen von § 37c Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 sollte auch zweckgebunden in einen Fonds fließen, damit sie an Projekte und Unternehmen zurückfließen können, die den RFNBO-Markthochlauf voranbringen.
- Zusätzlich sollte die Höhe der Pönales nach § 37c Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 und 3 an die Verbraucherpreise indexiert werden.

Anpassungen der THG-Quotenziele

Auch die Treibhausgas-Minderungsquote spielt eine entscheidende Rolle bei der Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor. Es sollte die Gelegenheit ergriffen werden, im Rahmen dieses Gesetzgebungsvorhabens erforderliche Anpassungen vorzunehmen.

Der DWV empfiehlt daher folgende Anpassungen:

- Die Idee, die THG-Quote bei einem Überangebot an Zertifikaten dynamisch anzupassen, ist grundsätzlich nachvollziehbar, wirft jedoch erhebliche Fragen hinsichtlich der praktischen Umsetzbarkeit auf. Entscheidend ist, dass bei einer solchen Regelung Marktstabilität gewährleistet bleibt. Die Identifikation von Marktungleichgewichten setzt eine gewisse Transparenz im Markt voraus. Daher schlägt der DWV vor, dass Quotenerfüllungszertifikate nur für das Jahr der Ausstellung und das folgende Jahr gültig sein sollten.
- Der DWV fordert grundsätzlich eine Anhebung der THG-Minderungsquote auf 40 Prozent bis 2030, um die Transformation des Verkehrssektors konsistent mit den nationalen Klimazielen zu gestalten. Hierbei ist zu beachten, dass die Auflösung der Mehrfachanrechnung bei Biokraftstoffen das Ambitionsniveau nochmals anhebt. Nach DWV-Berechnungen entspräche die Anhebung der THG-Quotenminderungsziele auf 30 Prozent bis 2030 bei gleichzeitigem Wegfall der Mehrfachanrechnung

bei Biokraftstoffen in etwa dem Ambitionsniveau von 40 Prozent bei den bestehenden Multiplikatoren. Der DWV begrüßt allerdings den Wegfall dieses Multiplikators und plädiert für eine entsprechend ambitionierte THG-Quotenminderung von 30 Prozent.

Pragmatischer Umgang mit Transport und Lieferung von RFNBO

Der DWV plädiert dafür, die Situation beim Wasserstoff-Kernnetz mit in den Planungen für die Belieferung großer industrieller Kunden zu berücksichtigen. Es braucht eine pragmatische Herangehensweise, die in einer Übergangsphase auch den bilanziellen Bezug von RFNBO und die damit einhergehende Erfüllung der Mindestquote sowie der THG-Quote ermöglicht. Stand heute können Verpflichtete im Sinne des BImSchG oftmals nicht oder nur sehr begrenzt physisch über ein Netz erreicht werden, obwohl diese einen Anreiz haben früher grünen Wasserstoff einzusetzen, um z.B. selbstproduzierten grauen Wasserstoff zu ersetzen.

Diesem Problem kann durch eine zeitlich begrenzte nationale Übergangsregelung begegnet werden, die einen volkswirtschaftlichen Mehrwert bietet, die politischen Ziele und den Markthochlauf im Sinne aller Akteure unterstützt, in dem es Angebot und Nachfrage zusammenbringt und insbesondere IPCEI geförderte Projekte in einer Übergangsphase ohne ausreichende Infrastruktur besser genutzt werden können.

Physisch nicht an grüne Wasserstofferzeugungsanlagen angebundene Abnehmer (Raffinerie-/ Transportsektor) könnte ein bilanzieller Nachweis für ihre Quotenerfüllung (THG-Minderungsquote sowie RFNBO Mindestanteile) ermöglicht werden. Der physische Wasserstoff aus der frühen Elektrolyse-Produktion wird genutzt, um fossile Energieträger zu verdrängen und eine tatsächliche Emissionsreduktion zu erzielen. Das Konzept könnte auch gerade vor dem Hintergrund der Diskussion zur angemessenen Größe des Kernnetzes eine passende Antwort sein, weil es für eine frühere Auslastung erster Teilstrecken des Kernnetzes sorgt.

Hierzu schlägt der DWV einen neuen Absatz 2a in § 19 der 37. BImSchV vor:

„(2a) Abweichend von den Regelungen zu den Anforderungen aus Absätzen 1 und 2 ist bis einschließlich 31. Dezember 2029 ein Nachweis über die Herkunft erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprung auch dann erfüllt, wenn:

1. der Kraftstoff physisch in eine Wasserstoffinfrastruktur mit physischer Verbindung zur Bundesrepublik Deutschland eingespeist wurde,
2. die erneuerbare Eigenschaft des Kraftstoffs durch einen Herkunfts- oder Nachhaltigkeitsnachweis mit Treibhausgaseinsparung dokumentiert wurde, und
3. die eingesetzten Nachweise in einem behördlich anerkannten Register oder durch ein gleichwertiges System erfasst und überprüfbar dokumentiert sind.“

Weitere Hinweise des DWV

- Es sollte ausdrücklich geregelt werden, dass RFNBO bei der Verwendung in Raffinerien als Zwischenprodukt zur Herstellung von konventionellen Kraftstoffen nicht anrechenbar sein sollte. Ausschließlich der im Produkt verbleibende Wasserstoff sollte auf die Ziele anrechenbar sein, ebenso wie dies in Artikel 22a der RED III im Industriebereich geregelt ist. Grund ist auch, dass dies energiesteuerrechtlich sinnvoller ist, dass lediglich der im Produkt verbliebene Wasserstoff auch tatsächlich in Verkehr gebracht wird.
- Es wäre zu empfehlen, auch elektrolytisch hergestellten kohlenstoffarmen Wasserstoff im Sinne der europäischen Regulierungen als Erfüllungsoption nach §37a Abs. 4 BImSchG zuzulassen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass dieser als Erfüllungsoption im Luftverkehr über die europäische ReFuelEUAviation-Verordnung vorgesehen ist.
- Es muss bei der Anwendung des Gesetzes sichergestellt werden, dass energiesteuerebefreite Anwendungsfälle (Brennstoffzellenmobilität) nicht aufgrund der rechtlichen Situation der Inverkehrbringer vom Quotenhandel ausgeschlossen sind. Das bedeutet, dass auch die Betreiber von brennstoffzellbasierten Fahrzeugen am Quotenhandel teilnehmen müssen sowie ihre Zertifikate zu den entsprechenden Preisen veräußern können.

Der vorgelegte Referentenentwurf zur RED III-Umsetzung im Verkehr ist ein entscheidender Schritt in die richtige Richtung. Der DWV erkennt die Bemühungen der Bundesregierung an und steht der Bundesregierung und den beteiligten Ressorts sowie dem parlamentarischen Raum als konstruktiver Partner zur Verfügung, um den Weg in eine klimaneutrale Verkehrswirtschaft aktiv zu begleiten.

Wir stehen für Rückfragen sowie die weitere Ausgestaltung des Gesetzes gern zur Verfügung.

Berlin, 18. Juli 2025

Kontakt: Friederike Lassen
Vorständin des DWV
politik@dwv-info.de

Seit über zwei Jahrzehnten steht der **Deutsche Wasserstoff-Verband (DWV) e.V.** an der Spitze der Bemühungen um eine nachhaltige Transformation der Energieversorgung durch die Förderung einer grünen Wasserstoff-Marktwirtschaft.

Mit einem starken Netzwerk von über 160 Institutionen und Unternehmen sowie mehr als 400 engagierten Einzelpersonen treibt der DWV die Entwicklung und Umsetzung innovativer Lösungen in den Bereichen Anlagenbau, Erzeugung und Transportinfrastruktur voran. Durch die Fokussierung auf die Schaffung optimaler Rahmenbedingungen für die Wasserstoffwirtschaft unterstreicht der DWV sein unermüdliches Engagement für eine zukunftsfähige, nachhaltige Energieversorgung und vertritt wirkungsvoll die Interessen seiner Mitglieder auf nationaler und europäischer Ebene.