

Gemeinsame Position der Wasserstoffwirtschaft zum Gesetzentwurf zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

Berlin, den 23.02.2026

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

die Verbände DWV (Deutscher Wasserstoff-Verband), eFuel Alliance, die VDMA Plattform P2X4A (Maschinen- und Anlagenbau) und UNITI (Bundesverband Energie Mittelstand) vertreten die gesamte Wertschöpfungskette der deutschen Wasserstoffwirtschaft, vom Anlagen- und Maschinenbau, über die Produzenten bis hin zu den Abnehmern von Wasserstoff. Vor dem Hintergrund des anstehenden parlamentarischen Verfahrens bringen wir daher unsere Perspektive zum Gesetzentwurf zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote in die laufende Debatte ein.

Der Wasserstoff-Markthochlauf ist ins Stocken geraten und steht zunehmend vor großen Herausforderungen. Dabei droht Deutschland, erneut eine Spitzentechnologie mit viel Potential für Wohlstand, Arbeitsplätze und Versorgungssicherheit an das nicht-europäische Ausland zu verlieren.

Das geplante Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausminderungs-Quote kann hierbei einen entscheidenden Beitrag leisten, um den Verkehrssektor zu defossilisieren. Neben klimapolitischen Erwägungen spielen auch industriepolitische Argumente eine wichtige Rolle: Mit dem Gesetz kann die hiesige Wasserstoffwirtschaft angekurbelt und dabei der Industrie eine Perspektive zum Erhalt von Arbeitsplätzen gegeben werden. Eine starke deutsche Wasserstoffwirtschaft trägt entscheidend zu Versorgungssicherheit und Resilienz in geopolitisch herausfordernden Zeiten bei.

Aus Sicht unserer Verbände ist eine ambitionierte Ausgestaltung der THG-Quote mit deutlich höheren Unterquoten für RFNBO-Wasserstoff notwendig. Nur auf diesem Weg kann die Novelle zum Klimaschutz im Verkehrssektor einen Beitrag leisten und Taktgeber neuen Wachstums in der Industrie werden.

Wir freuen uns, unsere gemeinsame Sichtweise in einem persönlichen Gespräch erläutern zu können.

Mit freundlichen Grüßen

DWV | eFuel Alliance | UNITI | VDMA P2X4A

DWV

██████████
Vorständin

eFuel Alliance

██████████
Hauptgeschäftsführer

UNITI

██████████
Hauptgeschäftsführer

VDMA P2X4A

██████████
Geschäftsführer

RFNBO-Anwendung im Straßenverkehr ambitioniert ausgestalten und damit den Wasserstoff- und Derivatemarkt anreizen

Der Gesetzentwurf zur Treibhausgasminderungs-Quote ist die entscheidende Gesetzesnovelle in dieser Legislaturperiode, um den Wasserstoffmarkt anzureizen.

Eine ambitioniert ausgestaltete THG-Quote stellt die Erreichung der deutschen Klimaziele im Verkehrssektor sicher und leistet einen dringend notwendigen industriepolitischen Impuls, um die deutsche Technologieführerschaft im Bereich des Anlagen- und Maschinenbaus für Wasserstoff auch gegen außereuropäische Konkurrenz zu verteidigen.

Die Möglichkeit, fossilen durch erneuerbaren Wasserstoff im Rahmen der vorgesehenen Raffinerie-Route zu ermöglichen, schafft einen planbaren und ökonomisch sinnvollen Beitrag zum Markthochlauf von erneuerbarem Wasserstoff. Auch grünstrombasierte E-Fuels können einen entscheidenden Beitrag leisten und ermöglichen, dass Bestandsfahrzeuge einen merklich erhöhten Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr leisten können.

Die THG-Quote ist ein von allen Akteuren anerkanntes Instrument, um für den Gesetzgeber haushaltsneutral und die Industrie kosteneffizient den Verkehrssektor zu dekarbonisieren.

Zu unseren Kernforderungen als Verbände-Allianz zählen folgende Punkte:

- **Ambitioniertes THG-Quotensystem:** Der aktuelle Gesetzentwurf bleibt hinter den Erfordernissen einer erfolgreichen Defossilisierung des Verkehrs zurück und stellt die Klimaneutralität 2045 in Frage. Eine Gesamtquote von 59% in 2040 reicht nicht aus, um den Verkehrssektor bereits 2045 klimaneutral zu gestalten.
- **Erhöhung der RFNBO-Unterquote:** Der aktuelle Gesetzentwurf sieht mit nur 1,2 % eine viel zu niedrige Quote vor und fällt dabei sogar noch hinter den Referentenentwurf zurück. So plädiert beispielsweise der Bundesrat bereits für eine Unterquote von 2,5 % in 2030. Berechnungen von Elektrolyseherstellern zeigen, dass durch die Raffinerie-Route ein noch höheres Nachfragepotenzial für eine Unterquote von ca. 4 % oder 6,4 GW Elektrolyseleistung besteht. Wir plädieren daher für höhere RFNBO-Quoten als im Entwurf: Bereits für 2030 sollte die Quote angehoben werden und sich eher an unseren europäischen Nachbarn orientieren. So hat Finnland beispielsweise für 2030 eine RFNBO-Quote von 4 % festgelegt. Für das Jahr 2040 sollte der Hochlaufpfad entsprechend ambitionierter fortgeführt werden, um die Defossilisierung der Bestandsflotten deutlich voranzubringen.
- **Klare Rahmenbedingungen für die Luft- und Schifffahrt:** Für die Luftfahrt sind die europäischen Ziele von 1,2 % RFNBOs in 2030 aus der ReFuelEU Aviation ausschlaggebend. Für die Schifffahrt fehlen klare Rahmenbedingungen durch eine nationale Umsetzung der FuelEU Maritime. Deutschland sollte wie Belgien oder die Niederlande ambitionierte RFNBO-Quoten auch für den maritimen Sektor umsetzen.
- **Beibehaltung der vorgesehenen Pönale:** Die im Gesetzentwurf vorgesehenen Strafzahlungen bei Nicht-Erfüllung begrüßen wir. Nur so lässt sich sicherstellen, dass die vom Gesetzgeber vorgesehenen Quoten auch wirklich eingehalten werden und echter Klimaschutz Realität wird. Um die Wasserstoffproduktion in Europa anzuregen, sollte die Bundesregierung gegenüber der EU-Kommission weiter auf die Flexibilisierung der RFNBO-Produktionskriterien im Rahmen des delegierten Rechtsakt 2023/1184 pochen.