

# Nationale Umsetzung der RED III im Verkehr

*Empfehlungen für erfolgreichen Hochlauf CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe*

18. Juli 2025

## BDI-Kernforderungen für das Gelingen der Molekülwende im Verkehr

Der umfassende Hochlauf von CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen<sup>1</sup> ist neben der Antriebswende und einem maximalen Hochlauf der Elektromobilität der zweite zentrale Hebel für die Defossilisierung des Verkehrssektors:

1. RED III für Straße, Schiene und Binnenschifffahrt mit ambitionierter, aber realistischer THG-Minderungsquote rasch und zukunftssicher ausgestalten
2. Treibhausgasminderungen im Luftverkehr nach den Vorgaben von ReFuelEU Aviation europäisch harmonisiert mit attraktiven Anreizen und Opt-in in THG-Quote erreichen sowie nationale PtL-Quote im Luftverkehr streichen
3. Alle im Rahmen der RED III vorgesehenen Erfüllungsoptionen in der THG-Quote in vollem Umfang nutzen
4. Hochlauf CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe durch ergänzendes Maßnahmenbündel beschleunigen
5. Investitionen in die Transformation der deutschen Mineralölbranche zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts und der Versorgungssicherheit anreizen

---

<sup>1</sup> Erneuerbare Kraftstoffe bezeichnet alle Kraftstoffe, die mit biogenen Rohstoffen und/oder auf Basis von mit erneuerbarem Strom produzierten grünen Wasserstoff hergestellt werden. Strombasierte Kraftstoffe bzw. erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs (RFNBO) wie E-Methanol, PtL-Kerosin oder E-Diesel benötigen neben grünem Wasserstoff zusätzlich CO<sub>2</sub>, das aus Industriequellen, biogenen Quellen oder direkt aus der Atmosphäre (Direct Air Capture) entnommen werden kann. Erneuerbare Kraftstoffe haben eine THG-Minderungspflicht von bis zu 65 Prozent gegenüber dem fossilen Komparator, RFNBO-konforme und CO<sub>2</sub>-arme Kraftstoffe haben eine THG-Minderungspflicht von 70 Prozent. Wenn erneuerbare Kraftstoffe über den Lebenszyklus hinweg eine Treibhausgasminderung von nahezu 100 Prozent im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen erzielen, werden sie auch als CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe bezeichnet. Erneuerbare Kraftstoffe, die diese Treibhausgasminderung von nahezu 100 Prozent über den Lebenszyklus hinweg nicht erreichen, werden auch als CO<sub>2</sub>-arme Kraftstoffe bezeichnet.

## Sachstand

In Deutschland besteht für das Erreichen einer Treibhausgas-Minderung im Verkehr und den verstärkten Einsatz von erneuerbaren Energien seit 2015 eine Verpflichtung für die Inverkehrbringer von fossilen Otto- und Dieselmotorkraftstoffen, eine nationale Treibhausgas-Minderungsquote einzuhalten. Mit dieser THG-Quote setzt Deutschland auch die EU-Vorgaben aus der RED um. Im Jahr 2021 hat der Bundestag zur Umsetzung der Vorgaben der RED II für den Verkehr letztmalig die THG-Quote im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) geändert: Der THG-Minderungspfad liegt damit für 2024 bei -9,25 Prozent und soll schrittweise auf -25 Prozent<sup>2</sup> bis 2030 erhöht werden. Damit soll der von RED II geforderte Anteil an erneuerbaren Energien von 32 Prozent im Jahr 2030 erreicht werden.

Die EU hat im Rahmen des Green Deal mit den Verordnungen ReFuelEU Aviation und FuelEU Maritime spezifische und europaweit einheitliche Ziele für den Hochlauf nachhaltiger Kraftstoffe in der Luft- und Schifffahrt festgesetzt. Die ReFuelEU Aviation verpflichtet Flugkraftstoffanbieter ab 2025 nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels (SAF)) einzusetzen, die ab 2030 einen Mindestanteil an RFNBO beinhalten müssen. Die FuelEU Maritime verpflichtet Schifffahrtsunternehmen zur Reduktion der Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie und setzt RFNBO-Quoten fest. In Deutschland verpflichtet zudem das BImSchG die Inverkehrbringer von Flugturbinenkraftstoffen ab 2026 einen Mindestanteil von 0,5 Prozent an RFNBO zu nutzen, der bis 2030 auf 2 Prozent steigt.

Die RED II Revision (nachfolgend RED III) adressiert zukünftig alle Verkehrsträger. Die Vorgaben an die Mitgliedstaaten im Rahmen der RED II umfassten bisher nur Straßen- und Schienenverkehr. Zudem enthält die RED III eine gemeinsame Unterquote zu fortschrittlichen Biokraftstoffen und RFNBO von 5,5 Prozent bis 2030 (Zwischenziel 2025: 1 Prozent). Innerhalb dieser gemeinsamen Unterquote ist eine Unterquote zu RFNBO von mindestens 1 Prozent bis 2030 zu erfüllen.

Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) hat am 19. Juni 2025 seinen Referentenentwurf für ein 2. Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote vorgelegt. Der BDI bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

## RED III für Straße, Schiene und Binnenschifffahrt mit ambitionierter, aber realistischer THG-Minderungsquote rasch und zukunftssicher ausgestalten

Die deutsche THG-Quote hat sich in der Vergangenheit als geeignetes Instrument für den Klimaschutz im Verkehr erwiesen, indem sie Anreize für den Einsatz von erneuerbaren Biokraftstoffen setzt und eine dringend notwendige Unterstützung für den Ausbau von Ladeinfrastruktur in Deutschland bzw. den Hochlauf der Elektromobilität darstellt. Das zeigt die kontinuierliche Verbesserung der THG-Einsparung von konventionellen Biokraftstoffen und der Hochlauf fortschrittlicher Biokraftstoffe. Deutlich werden aber auch die Grenzen der bisherigen Regelung: Die regulatorischen Rahmenbedingungen in Deutschland und Europa setzen bislang keine ausreichenden Anreize für Investitionen in RFNBO und fortschrittliche Biokraftstoffe aus innovativen Verarbeitungsverfahren und bislang ungenutzter Biomassepotenziale. Der kurze Regulierungshorizont, fehlende oder unklare rechtliche Rahmenbedingungen, die hohe Komplexität und die Volatilität der THG-Quotenpreise bergen hohe Risiken für

---

<sup>2</sup> 2024 wurde die THG-Quote aufgrund der Übererfüllung durch Fahrstrom auf 25,1 Prozent angehoben (erfolgt über Anpassung 36. BImSchV).

Investitionsprojekte mit typischen Investitionszeiträumen von 15-20 Jahren. Damit fehlt im Verkehr eine zukunftssichere Strategie für die erforderliche Molekülwende. Der umfassende Hochlauf von CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen bleibt – neben der Antriebswende und einem maximalen Hochlauf der Elektromobilität – absehbar der zweite zentrale Hebel für die Defossilisierung des Verkehrssektors. Das Gelingen der Molekülwende und die Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland durch die Transformation der deutschen Mineralölbranche müssen Hand in Hand gehen. Dafür ist die Politik aufgefordert, bei der nationalen RED-III-Umsetzung attraktive Rahmenbedingungen zu schaffen. Dazu zählt, Markt- und Wettbewerbsverzerrungen, Unsicherheiten sowie bürokratische Hürden zu beseitigen.

### **Mit weiterentwickelter THG-Quote bis 2030 Investitionen in Molekülwende auslösen**

Die THG-Quote bis zum Jahr 2030 sollte als Instrument zur nationalen Umsetzung der RED III ambitioniert, aber realistisch weiterentwickelt werden. Dafür sind das BImSchG und die untergesetzlichen Verordnungen entsprechend anzupassen. Die Neuausrichtung der THG-Minderungsquote muss zwingend strategische, langfristige und umfassende öffentliche und private Investitionen in die Molekülwende auslösen. Das erfordert ein Anreizen der beiden Erfüllungsoptionen fortschrittliche Biokraftstoffe, einschließlich Investitionen in innovative Verarbeitungsverfahren und bislang ungenutzte Biomassepotenziale, sowie RFNBO, inklusive Wasserstoff als Kraftstoff sowie im Raffineriebereich, über separate energetische Unterquoten und das Beibehalten der Mehrfachanrechnungen bis 2030. Langfristig muss die Förderung auf RFNBO und innovative fortschrittliche Biokraftstoffe fokussiert werden, da hier eine technologische Weiterentwicklung und Skalierung zu leisten ist. Bei der Ausgestaltung der Förderkulisse muss sowohl die Produzenten- als auch die Anwenderseite berücksichtigt werden.

Die Verfügbarkeit von Biokraftstoffen auf Basis biogener Öle ist jedoch begrenzt und kann nur einen Teil des zukünftigen Bedarfs an flüssigen Energieträgern decken. Innovative Kraftstoffe können diese Lücke schließen. Ihr Markthochlauf erfordert jedoch substanzielle Investitionen in innovative Produktionsanlagen für fortschrittliche Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe.

Laut der Studie „Klimapfade 2.0“ von BDI und BCG aus dem Jahr 2021 wären für das Erreichen der nationalen Klimaschutzziele im Verkehr bis 2030 22 Prozent erneuerbare Kraftstoffe im nationalen Kraftstoffmix für den Straßenverkehr beizumischen – bei gleichzeitigem maximalen Hochlauf der Elektromobilität für Pkw, leichte und schwere Nutzfahrzeuge. Erneuerbare Kraftstoffe umfassen dabei nachhaltige Biokraftstoffe der 1. Generation und zunehmend höhere Beimischungen von fortschrittlichen Biokraftstoffen sowie von RFNBO. Weitere Erfüllungsoptionen wie Ladestrom oder der Einsatz von Wasserstoff im Raffineriebereich, das System der Mehrfachanrechnungen sowie die mögliche Berücksichtigung aller Verkehrsträger laut RED III erhöhen den Anteil erneuerbarer Energie im Verkehr real sowie virtuell durch Mehrfachanrechnungen. Dies muss bei der Weiterentwicklung der THG-Quote und ggf. einer Neujustierung von Mehrfachanrechnungen für alle fortschrittlichen Erfüllungsoptionen Berücksichtigung finden. Gleichzeitig ist beispielsweise Ladestrom als Erfüllungsoption in der RED ein wichtiger Baustein für den Hochlauf der Elektromobilität, der dazu beiträgt, die weiterhin höheren Anschaffungskosten von batterieelektrischen Fahrzeugen abzusenken und zur Finanzierung von Ladeinfrastruktur beizutragen.

Mit dem vorliegenden Referentenentwurf schlägt das BMUKN rein nominal das Beibehalten der THG-Minderungsquote von 25 Prozent für 2030 vor. Eine Bewertung der Ambitionen der THG-Quote hängt auch von der konkreten Ausgestaltung der verschiedenen Erfüllungsoptionen ab. Deshalb erhöht der Referentenentwurf das Ambitionsniveau durch mehrere Maßnahmen deutlich, insbesondere:

- Weitere Einschränkung der RED III konformen Rohstoffoptionen

- Absenken des Caps für konventionelle Biokraftstoffe
- Wegfall der Doppelanrechnung fortschrittlicher Biokraftstoffe (Anhang IX Teil A) ab 2026
- Schrittweise Erhöhung der energetischen Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe (Anhang IX Teil A) ab 2025 bis 2030 (3 Prozent) und Übertragbarkeit auf Folgejahr
- Schrittweise Einführung einer energetischen Unterquote für RFNBO ab 2026 bis 2030 (1,5 Prozent) und bis 2040 (12 Prozent)
- Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Luft- und Schifffahrt

Es ist zu erwarten, dass im Jahr 2030 sehr große Mengen fortschrittlicher Biokraftstoffe einzusetzen sind, falls gleichzeitig nur die Minimumverpflichtung für RFNBOs erfüllt werden. Durch die geplante Unterquote (Mindestanteil) für RFNBOs entsteht eine Nachfrage nach diesen Produkten. Allerdings stellt die Unterquote im aktuellen Regulierungskontext nur eine notwendige Voraussetzung für CAPEX-lastige Investitionen in den Hochlauf von Technologien wie z. B. in Anlagen zur Herstellung von grünem Wasserstoff, e-Methanol oder strombasierte Kraftstoffe für alle Verkehrssektoren dar. Der Impuls aus der RFNBO-Unterquote allein reicht nicht aus, um die Finanzierung dieser großen Projekte abzusichern. Wenn die Bundesregierung an ihrem Anspruch zur Einbindung aller Kraftstoffoptionen und der weiteren Defossilierung des Verkehrs festhalten will, braucht es Nachjustierungen im Referentenentwurf. Daher müssen neben fortschrittlichen Biokraftstoffen und RFNBO zusätzliche Flexibilitäten durch die Beibehaltung der RED-III-konformen Rohstoffoptionen und des Caps für konventionelle Biokraftstoffe geschaffen werden.

### Verfügbarkeit von konventionellen Biokraftstoffen erhalten

Die Verfügbarkeit von konventionellen Biokraftstoffen ist derzeit ein wichtiger Sockel für den Klimaschutz im Verkehr und sollte auch weiterhin durch die Quote angereizt werden, um alle nachhaltig verfügbaren Klimaschutzpotenziale zu nutzen:

- **BDI-Empfehlung:** Die geplante vorzeitige Streichung von RED III-konformen Rohstoffoptionen POME, Sojaöl, Tierische Fette Kat. 3 (§ 37b Abs. 8 Nr. 2, 3, 8 BImSchG) kommt – bei gleichzeitiger Einführung von Vor-Ort-Kontrollen – im europäischen Vergleich zu früh und erschwert die flexible Erfüllung der nationalen THG-Quote. Das führt zu Wettbewerbsverzerrungen im EU-Binnenmarkt und verhindert eine Harmonisierung der Anforderungen. Die vorgesehene nationale Einschränkung der Rohstoffoptionen sollte im Sinne eines europäischen Level Playing Field gestrichen werden.

### Absenken des Caps für konventionelle Biokraftstoffe streichen

Der Referentenentwurf sieht vor, das Cap für konventionelle Biokraftstoffe von derzeit 4,4 Prozent in zwei Schritten (2028 und 2030) auf 3 Prozent abzusenken. Das reduziert die Flexibilität zur Quotenerfüllung deutlich.

- **BDI-Empfehlung:** Das bestehende Cap von 4,4 Prozent für konventionelle Biokraftstoffe sollte bis 2030 vor dem Hintergrund einer absolut sinkenden Kraftstoffmenge beibehalten werden.

## Anpassungsmechanismus der THG-Quote praxisgerecht ausgestalten

Der vorgeschlagene Anpassungsmechanismus der THG-Quote ist ein richtiger Ansatz, um die festgeschriebenen THG-Ziele im Falle geänderter Marktbedingungen nach bekannten Kriterien anpassen zu können (§ 37h BImSchG).

- **BDI-Empfehlung:** Die Regelung des Referentenentwurfs sollte noch konkretisiert werden:
  - Um mögliche Marktverzerrungen zu vermeiden, sollte der Anpassungsbedarf der THG-Ziele für die Schifffahrt getrennt von Luft- und Straßenverkehr ermittelt werden.
  - Es sollte auch eine Korrekturmöglichkeit geschaffen werden, die eine THG-Zielreduzierung maximal auf das ursprüngliche Ambitionsniveau gemäß § 37a Absatz 4 zulässt. Das wirkt einer Erhöhung der THG-Quote für alle Folgejahre ggf. entgegen.

## Investitionssicherheit langfristig absichern: Fahrplan bis zur Klimaneutralität 2045 schrittweise entwickeln und europäisch absichern

Die Molekülwende im Verkehr erfordert eine langfristige Strategie, um Investitionsprojekte zukunftssicher zu gestalten. Die Transformation der flüssigen und gasförmigen Energieträger ist auch ein industriepolitisches Projekt mit großen Chancen z. B. für mögliche Technologieführerschaften, aber auch Risiken für die Resilienz in der Energieversorgung. Mit Blick auf die Dauer von Planung, Genehmigung, Bau und typischen Investitionszeiträumen von 15-20 Jahren für Produktionsanlagen für nachhaltige Kraft- und Brennstoffe ist die geplante Fortschreibung der THG-Quote ein wichtiger Baustein. Dies gilt insbesondere für RFNBO. Die Bundesregierung sollte daher ein ganzheitliches Konzept für den ausschließlichen Einsatz CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe vorlegen. Dieser Fahrplan muss den gesamten Regulierungsrahmen berücksichtigen und Entwicklungen auf EU-Ebene resistent antizipieren, um Investitionssicherheit zu schaffen und gleichzeitig das Erreichen der nationalen Klimaschutzziele abzusichern. Die Bundesregierung ist auch aufgefordert, sich auf EU-Ebene beim Review im Jahr 2027 für eine langfristige, konsistente und harmonisierte Fortschreibung der RED zum Gelingen der Molekülwende einzusetzen.

Der Referentenentwurf des BMUKN gibt erste Leitlinien für die Ausgestaltung des THG-Minderungspfades nach 2030 vor.

- Der Referentenentwurf sieht die Fortschreibung der THG-Quote nach 2030 mit einer schrittweisen Anhebung ab 2032 (29 Prozent) bis auf 53 Prozent im Jahr 2040 vor.
- Zudem soll ab 2031 das Cap für fortschrittliche Biokraftstoffe (Anhang IX Teil B) schrittweise auf 2,8 Prozent im Jahr 2039 angehoben werden.
- Auch die schrittweise Erhöhung der separaten energetischen Unterquote für RFNBO nach 2030 auf 12 Prozent im Jahr 2040 ist im Referentenentwurf vorgesehen.

Die Bundesregierung ist aufgefordert, diese ersten Leitlinien für die Weiterentwicklung nach 2030 rasch durch einen europäischen Rechtsrahmen abzusichern. Absehbar ist auch, dass die vorgeschlagene THG-Quote im Jahr 2040 nur eine Mindestquote darstellen kann.

- Für eine Übererfüllung dieser Mindestvorgaben braucht es Impulse aus weiteren Instrumenten (v. a. CO<sub>2</sub>-Preissignale über den europäischen Emissionshandel ETS 2 und Novelle der ETD).

- Nachjustierungsbedarf im aktuellen Entwurf besteht insbesondere hinsichtlich der grundsätzlich richtigen Vorgabe, das Cap für abfallbasierte Biokraftstoffe anzuheben:

### Cap für abfallbasierte Kraftstoffe gemäß Annex IX B umfassend anheben und ausgestalten

Die im Referentenentwurf vorgesehene schrittweise Anhebung des Caps für abfallbasierte Biokraftstoffe (Annex IX Teil B) ab 2031 wird grundsätzlich begrüßt. Allerdings ist zu kritisieren, dass sich die Bemessungsgrundlage des Caps ausschließlich auf Otto- und Dieselmotoren für den Straßenverkehr beschränkt. Dies führt zu einer Benachteiligung von Inverkehrbringern, die ausschließlich Schiffskraftstoffe vertreiben, da für sie rechnerisch kein Cap greift – sie können konventionelle oder abfallbasierte Biokraftstoffe somit faktisch nicht anrechnen. Eine zu geringe oder unklare Anhebung wirkt investitionsstimmend und signalisiert keine ausreichende Marktaufnahmefähigkeit – obwohl die Gesamtquote steigt. Abfallbasierte Biokraftstoffe wie Altspeiseöle oder tierische Fette bieten kurzfristig verfügbar hohe THG-Minderungspotenziale.

- **BDI-Empfehlung:** Die Caps sollten für alle Verkehrsträger einheitlich gelten, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Es muss sichergestellt sein, dass diese Anhebung auch marktgerecht erfolgt – d. h. in einer Höhe, die mit der real verfügbaren Rohstoffmenge und den steigenden Quotenanforderungen Schritt hält.
- Die Anhebung sollte konkretisiert oder durch eine dynamische Anpassungsregel ergänzt werden (§ 13a 38. BImSchV): „Übersteigt in einem Verpflichtungsjahr der energetische Anteil der Biokraftstoffe, die aus den in Anlage 4 genannten Rohstoffen hergestellt wurden, 1,9 Prozent, so wird [...] der Basiswert zugrunde gelegt.“

### Pfad für Weiterentwicklung der energetischen Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe (Anhang IX Teil A) nach 2030 aufzeigen und Potenzial zusätzlicher Rohstoffe nutzen

Der Referentenentwurf enthält keine Aussage zur Weiterentwicklung der energetischen Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe (Anhang IX Teil A) nach 2030, so dass auch ab 2031 die Unterquote bei 3 Prozent liegen würde. Weitere Rohstoffpotenziale wie Gülle, Mist und Klärschlamm sollten verstärkt genutzt werden.

- **BDI-Empfehlung:** Für die energetischen Unterquote sollte ein Pfad zur weiteren Anhebung aufgezeigt werden, der sich am Niveau der Unterquote für RFNBO orientiert und das Potenzial zusätzlicher Rohstoffe stärker berücksichtigt. Wichtig ist, dass eine Anhebung der Unterquote durch weitere De-Risking Instrumente zur Förderung innovativer Herstellungsverfahren flankiert wird, damit das technisch mobilisierbare Rohstoffpotenzial auch nutzbar wird.

### Treibhausgasreduzierungen im Luftverkehr nach den Vorgaben von ReFuelEU Aviation europäisch harmonisiert mit attraktiven Anreizen und Opt-in THG-Quote erreichen sowie nationale PtL-Quote im Luftverkehr streichen

Die EU hat mit den Verordnungen ReFuelEU Aviation und FuelEU Maritime einheitliche Quoten für den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe biogenen und nicht-biogenen Ursprungs (SAF) im Luftverkehr beschlossen sowie Ziele zur Reduktion der Treibhausgasintensität von Schiffen und RFNBO-Quoten im Seeverkehr festgesetzt. Dies soll eine EU-weite Harmonisierung der Quoten und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den EU-Mitgliedstaaten sicherstellen.

## Quotenverpflichtung auf Straße, Schiene und Binnenschifffahrt begrenzen

Eine Ausweitung der THG-Quote auf den Luft- und Seeverkehr würde nicht allein in einer Überschneidung der Quotensysteme und einer hohen Komplexität resultieren, sondern auch zu zusätzlichen und deutlich ambitionierteren Quotenverpflichtungen führen, als auf EU-Ebene vereinbart. Dies würde deutsche Fluggesellschaften und Reeder sowie Flug- und Seehäfen im internationalen Wettbewerb schwächen und zu Mehrkosten für die verladende Industrie in Deutschland führen. Abweichende Umsetzungen in anderen EU-Mitgliedstaaten könnten zudem in innereuropäischen Wettbewerbsverzerrungen resultieren. Die Europäische Kommission hat daher gegenüber den Mitgliedstaaten klargestellt, dass national abweichende Verpflichtungen zum Einsatz von nachhaltigen Flugkraftstoffen nicht zulässig sind.

Der Referentenentwurf sieht eine Ausweitung des Anwendungsbereichs des THG-Quotenregimes auf Inverkehrbringer vor, die Kraftstoffe im Straßen- und im Luftverkehr in den Verkehr bringen. Anbieter, die lediglich Flugturbinenkraftstoffe in den Verkehr bringen, müssen die THG-Quote nicht erfüllen. Dieser Vorschlag widerspricht dem Ziel der ReFuelEU Aviation, einen europaweit harmonisierten Hochlauf von SAF sicherzustellen. Die Unterscheidung zwischen reinen Inverkehrbringern von Flugturbinenkraftstoffen und Unternehmen, die verschiedene Kraftstofffraktionen in den Verkehr bringen, führt zusätzlich zu strukturellen Nachteilen für gemischt tätige Inverkehrbringer, da diese umfassendere Treibhausgasminderungen erreichen müssen als Unternehmen, die nur einen Markt bedienen. Durch die Vorgaben des BImSchG steht Ihnen zudem nur eine eingeschränkte Rohstoffbasis zur Produktion von Bio-SAF zur Verfügung, während für reine Flugturbinenkraftstoff-Anbieter die weniger restriktiven Vorgaben der ReFuelEU Aviation gelten.

- **BDI-Empfehlung:** Keine THG-Quotenverpflichtungen für den Luftverkehr festsetzen. Diese sind auf Straße, Schiene und Binnenschifffahrt zu begrenzen, um faire Wettbewerbsbedingungen und Rechtssicherheit zu gewährleisten. Treibhausgasminderungen im Luftverkehr über die Vorgaben von ReFuelEU Aviation hinaus sollten über attraktive Anreize und ein Opt-in erreicht werden.

## RFNBO-Quoten für Luftverkehr durch Abschaffung der nationalen PtL-Quote harmonisieren

Im Zuge der erforderlichen Anpassungen des BImSchG im Rahmen der Umsetzung von RED III muss der Gesetzgeber für eine Harmonisierung der im BImSchG § 37a Abs. 4a festgesetzten RFNBO-Quoten für den in Deutschland in Verkehr gebrachten Flugturbinenkraftstoff sorgen. Die Quote beträgt 0,5 Prozent ab 2026, 1 Prozent ab 2028 und 2 Prozent ab 2030. Die Quote resultiert in innereuropäischen Wettbewerbsverzerrungen und ist nach dem Beschluss der höherrangigen ReFuelEU Aviation aus Sicht der Europäischen Kommission europarechtswidrig.

Der Referentenentwurf sieht eine Ablösung der RFNBO-Quoten für den Luftverkehr durch eine gemeinsame RFNBO-Mindestquote für den gesamten Verkehr vor, die von 0,1 Prozent im Jahr 2026 auf 12 Prozent ab dem Jahr 2040 steigt. Der Anwendungsbereich soll analog zur THG-Quote ausgestaltet werden, sodass Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten deutscher Flughäfen und Fluggesellschaften sowie gemischt tätiger Inverkehrbringer drohen.

- **BDI-Empfehlung:** Bundesregierung und Bundestag sollten – wie im Koalitionsvertrag vereinbart – durch die Abschaffung der nationalen RFNBO-Quotenverpflichtungen für den Luftverkehr und eine entsprechende, vorauslaufende Kommunikation schnellstmöglich Rechtssicherheit und faire Wettbewerbsbedingungen schaffen. Die aus der Abschaffung gegebenenfalls entstehenden Nachteile für Projekte müssen kompensiert werden, um das Vertrauen von

Investoren in verlässliche Rahmenbedingungen für die oft langfristigen Investitionsentscheidungen wiederherzustellen.

### Zusätzliche Treibhausgasreduzierungen im Luftverkehr durch Opt-in ermöglichen

Der Luftverkehr ist für eine weitgehende Defossilisierung in besonderem Maße auf den Einsatz CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe angewiesen. Deren Einsatz sollte daher wettbewerbsneutral angereizt werden.

- **BDI-Empfehlung:** Um den notwendigen Hochlauf CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe im Luftverkehr anzureizen, sollten Inverkehrbringer die im Luftverkehr eingebrachten Kraftstoffe freiwillig und unter attraktiven Rahmenbedingungen auf die THG-Quote anrechnen können, wenn die eingebrachten Mengen die Zielvorgaben der Verordnung ReFuelEU Aviation übersteigen (Opt-in). Dabei müssen Marktverzerrungen – etwa in Folge umfassender Förderungen für SAF-Projekte oder der kostenlosen Zuteilung von ETS-Zertifikaten für SAF-Abnehmer (FEETS) – ausgeschlossen werden. Eine Ausnahme für reine Flugkraftstoffanbieter, die den Kraftstoff zur Eigenversorgung in den Verkehr bringen, ist zu prüfen, da diese nicht im Wettbewerb zu kommerziellen Kraftstoffinverkehrbringern stehen. Außerdem sollte ein angemessenes Cap eingeführt werden, um eine strukturelle Verzerrung des THG-Quotenregimes zu vermeiden und THG-Minderungen in allen Verkehrsträgern zu erreichen.
- Voraussetzung für eine effektive Anrechnung von SAF auf die THG-Quote ist eine Zulassung aller gemäß ReFuelEU Aviation erlaubten biogenen Rohstoffe innerhalb des THG-Quotenregimes.

### Level-Playing-Field für Luft- und Seeverkehr bei Mehrfachanrechnungen sicherstellen

Die Ausgestaltung der Mehrfachanrechnungen für fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBO muss berücksichtigen, dass erneuerbare Kraftstoffe im Luft- und Seeverkehr langfristig die einzige Option für eine weitgehende Defossilisierung darstellen.

- **BDI-Empfehlung:** Die über die 37. BImSchV national festgesetzten Anrechnungsfaktoren für fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBO sollten – wie im Referentenentwurf vorgeschlagen – auch für den Luft- und Seeverkehr gelten sowie zusätzlich mit den von der RED III vorgesehenen Anrechnungsfaktoren von 1,2 für fortschrittliche Biokraftstoffe und 1,5 für RFNBO multipliziert werden. Ein kontinuierliches Monitoring der Mehrfachanrechnungen muss sichergestellt werden, um Fehlanreize zu vermeiden.

### Alle im Rahmen der RED III vorgesehenen Erfüllungsoptionen in der THG-Quote in vollem Umfang nutzen

Emissionen müssen für signifikante und schnelle Treibhausgasreduzierungen zunächst dort vermieden werden, wo dies am kosteneffizientesten umsetzbar ist. Genau diese Möglichkeit sieht die RED III durch die marktwirtschaftliche Ausgestaltung zur Nutzung der unterschiedlichen Erfüllungsoptionen vor. Es gilt, die EU-Vorgaben der RED III zum Verkehr ohne nationale Einschränkungen umzusetzen und Flexibilität hinsichtlich der Feedstocks, der Nachhaltigkeitskriterien sowie der Optionen der Inverkehrbringung und zur Übertragbarkeit sicherzustellen. Die Investitionssicherheit für First Mover muss durch Bestandsschutzgarantien und angemessene Übergangsfristen gestärkt werden, um dringend notwendige Investitionen auszulösen.

## EU-Vorgaben ohne nationale Einschränkungen umsetzen

Deutschland sollte im Sinne eines einheitlichen europäischen Binnenmarkts und eines raschen Hochlaufs CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe in enger Abstimmung mit den anderen Mitgliedstaaten ein EU-weit einheitliches Regime für den Hochlauf fortschrittlicher Biokraftstoffe und RFNBO anstreben. Die Bundesregierung muss eine 1:1-Umsetzung der EU-Vorgaben zu Rohstoffen und Verarbeitungsverfahren zur Herstellung erneuerbarer Kraftstoffe für das Erfüllen der Quotenverpflichtungen ermöglichen, ohne zusätzliche nationale Anforderungen und Einschränkungen. Mit Hilfe von Übertragungsoptionen gilt es, die Erfüllungsoptionen flexibel einzusetzen.

## Recycled Carbon Fuels (RCF) als zusätzliche Erfüllungsoption zulassen

Recycled Carbon Fuels (RCFs) sind eine eigenständige, durch Art. 2 Nr. 35 RED III definierte Kraftstoffgruppe. Die Möglichkeit zur Anrechnung von RCF ist im RED-III-Rechtsrahmen vorgesehen. Der vorliegende Referentenentwurf greift RFC nicht auf.

- **BDI-Empfehlung:** Die Zulassung zur Anrechnung in die 37. BImSchV ist rechtlich möglich und aus systematischer Sicht sinnvoll. Zur Umsetzung wäre eine Ergänzung im BImSchG erforderlich, mit einer klaren Zuordnung zur Kraftstoffkategorie (§ 37a Abs. 5 Nr. 9 BImSchG i. V. m. § 37d Abs. 2 Satz 1 Nr. 13 BImSchG). RCF können auf dieser Grundlage durch Rechtsverordnung in die 37. BImSchV aufgenommen werden.

## Flexibilität bei Feedstocks und Verarbeitungsverfahren sicherstellen

Bei der Umsetzung des von der EU-Kommission vorgelegten Delegierten Rechtsaktes zu Anhang IX, Teil A und Teil B der RED III, ist die Bundesregierung aufgefordert, maximale Offenheit hinsichtlich dieser RED-III-konformen Rohstoffe zu wahren. Die Anrechnung und Bilanzierung sämtlicher Verarbeitungsverfahren (z. B. die Mitverarbeitung biogener Kraftstoffe im Rahmen von Co-Processing) gilt es zu ermöglichen. Unnötige physische Transporte beim Inverkehrbringen von Kraftstoffen, und damit einhergehende treibhausgasintensive Logistikprozesse, sind zu vermeiden.

### 1. Einsatz von biogenem Wasserstoff als Zwischenprodukt ermöglichen

Die geltende pauschale Nichtanrechenbarkeit von biogenem Wasserstoff als Zwischenprodukt in Raffinerien benachteiligt biogene Optionen gegenüber RFNBOs, obwohl beide gleiche THG-Minderungswirkung entfalten. Das behindert Investitionen und schwächt die Defossilierung bestehender Raffineriekapazitäten. Der vollumfängliche Einsatz von biogenem Wasserstoff als Zwischenprodukt kann dagegen kurzfristig skalierbare Klimaschutzmaßnahmen fördern, ist leicht in bestehende Prozesse integrierbar und ermöglicht nach dem Prinzip der Technologieneutralität einen geeigneten Ausgangspunkt für eine Transformation.

- **BDI-Empfehlung:** Der Referentenentwurf sollte angepasst werden, um den Einsatz von biogenem Wasserstoff als Zwischenprodukt in Verbindung mit der Anrechnung auf die THG-Quote (§ 13 Abs. 1 37. BImSchV) zu ermöglichen:
  - § 13 Abs. 1 37. BImSchV: „Biogener Wasserstoff, der in Straßenfahrzeugen oder in Raffinerien zur Produktion konventioneller Kraftstoffe oder Biokraftstoffe eingesetzt wird, ist zusätzlich anrechenbar.“

- § 13 Abs. 4 neu: „Wird biogener Wasserstoff zur Produktion konventioneller Kraftstoffe oder Biokraftstoffe gemäß Absatz 1 eingesetzt, gelten § 3 Abs. 4 und 8 entsprechend.“

## 2. Co-Processing auf die THG-Quote vollumfänglich anrechnen

Der Ausschluss der Mitverarbeitung biogener Einsatzstoffe in Raffinerien (Co-Processing) gemeinsam mit fossilen Komponenten (§ 37b Abs. 8 Nr. 6 BImSchG) steht im Widerspruch zum technologieoffenen Ansatz der RED III. Analog zu den Bestimmungen der RED III sollte die Mitverarbeitung von biogenen Einsatzstoffen nicht auf die Hydrierung und bestimmte Rohstoffe eingeschränkt werden. Das Verfahren ist technisch bewährt, nachweisfähig und klimawirksam. Die bestehende Differenzierung gegenüber RFNBOs, deren Anrechnung bei Mitverarbeitung möglich ist, ist sachlich nicht gerechtfertigt und hemmt Investitionen in bestehende Raffineriestandorte. Eine Gleichstellung schafft Flexibilität und nutzt vorhandene Infrastruktur zur Treibhausgasminderung effizient.

- **BDI-Empfehlung:** Die Mitverarbeitung biogener Einsatzstoffe muss auf die THG-Quote anrechenbar sein – analog zu RFNBOs. Eine generelle Zulassung der Mitverarbeitung von biogenen Einsatzstoffen in raffinerietechnischen Verfahren sowie mindestens eine Erweiterung der Rohstoffe um Annex IX Teil B bietet den Raffinerien weitere Alternativen, fossile Rohöle durch biogene Rest- und Abfallstoffe zur Herstellung nachhaltiger Kraftstoffe zu ersetzen und diese am Markt anzubieten. Eine vollumfängliche Regelung im Gesetz ist notwendig. Co-Processing biogener Einsatzstoffe muss im BImSchG anstelle einer Ausnahmeregelung in der 37. BImSchV geregelt werden:
  - § 37a Abs. 8 Satz 1 Nr. 6, 8 und 9 und Satz 2 BImSchG ersatzlos streichen.
  - Anpassung der Ermächtigungsgrundlage für Co-Processing nach § 37d Abs. 2 Nr. 1c BImSchG: die Anrechenbarkeit von biogenen Einsatzstoffen aus Rohstoffen des Anhangs IX Teil A und Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 auf die Erfüllung von Verpflichtungen nach § 37a Absatz 1 und Absatz 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4 zu regeln, wenn sie in einem raffinerietechnischen Verfahren gemeinsam mit mineralölstämmigen verarbeitet werden.
  - 3. Anpassung der Regelungen zur Mitverarbeitung von biogenen Einsatzstoffen nach § 12 der 37. BImSchV:
    - Absatz 1: Ersatzlos streichen
    - Absatz 2: Biogene Einsatzstoffe, die in einem raffinerietechnischen Verfahren gemeinsam mit mineralölstämmigen Ölen verarbeitet worden sind, können auf die Erfüllung der Verpflichtungen nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes angerechnet werden, wenn die Rohstoffe, Abfälle oder Reststoffe, die bei der Herstellung der biogenen Öle verwendet werden, im Anhang IX Teil A und Teil B zu der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführt und nachhaltig erzeugt worden sind. Anrechenbar ist ausschließlich der Anteil der biogenen Einsatzstoffe, der als Bestandteil des Kraftstoffs in Verkehr gebracht wird.

- Absatz 4: „Die Bestimmung der Höhe des Anteils der biogenen Einsatzstoffe im Kraftstoff muss durch Wirtschaftsteilnehmer, die biogene Einsatzstoffe nach Absatz 1 gleichzeitig mit mineralölstämmigen Ölen verarbeiten, ...“
- Absatz 5: Ersatzlos streichen

### 3. RFNBO auch bei der Mitverarbeitung mit biogenen Ölen anerkennen

Nach aktueller Rechtslage werden RFNBO auch anerkannt, wenn sie in einem raffinerietechnischen Verfahren gemeinsam mit mineralölstämmigen Ölen hergestellt werden. Der Referentenentwurf sieht keine analoge Regelung zu biogenen Ölen vor.

- **BDI-Empfehlung:** Begriff biogene Öle ergänzen im § 37a (5) Nr. 6 (neu): „flüssige oder gasförmige erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs, auch wenn sie in einem raffinerietechnischen Verfahren gemeinsam mit mineralölstämmigen oder biogenen Ölen hergestellt werden, soweit eine Rechtsverordnung der Bundesregierung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 13 dies zulässt.“

### Flexibilität durch Übertragbarkeit beibehalten

Die nationale Umsetzung sollte größtmögliche Flexibilitäten für die Erfüllung der Quotenverpflichtungen ermöglichen. Das schafft zusätzliche Investitionssicherheiten und Anreize in der aktuellen Frühphase des Aufbaus von Produktionsanlagen für CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe. Außerdem ist der Gesamtprozess zu Planung, Aufbau und Inbetriebnahme von Pilotanlagen mit Lernprozessen verbunden, die zu verzögerter oder vorzeitiger Produktion von Vorprodukten oder CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen führen können. Die Bundesregierung sollte deshalb die Quotenanrechnung zwischen den Verkehrsträgern sowie eine Übertragbarkeit auf Folgejahre beibehalten.

### Investitionssicherheit für First Mover durch Bestandsschutzregelung schaffen

Ein regelmäßiges Monitoring und Nachjustierung von Regulierung durch nationale und europäische Politik ist ein Grundanliegen der Wirtschaft. Zugleich bergen mögliche kurzfristige Änderungen der regulatorischen und politischen Rahmenbedingungen ein hohes Risiko für Fehlinvestitionen bei Projekten mit typischen Investitionszeiträumen von 15-20 Jahren. In einem sich noch entwickelnden Markt für Wasserstofftechnologien und Produktion von CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen sollten Investoren für Pilotanlagen Bestandsschutzgarantien („Grandfathering“) über den erforderlichen Betriebszeitraum von 15-20 Jahren erhalten. Die nationale Umsetzung der RED III und zukünftige Anpassungen müssen dies sicherstellen.

### Angemessene Übergangsfristen gewährleisten und Planungssicherheit schaffen

Die Umsetzung neuer Anforderungen zur Erfüllung der THG-Minderungsquoten bei der nationalen Umsetzung der RED III erfordert aufgrund bestehender Verträge zwischen Inverkehrbringern und Abnehmern ausreichenden zeitlichen Vorlauf. Der Staat muss schnellstmöglich Planungssicherheit schaffen.

- **BDI-Empfehlung:** Die Unternehmen sind für die Implementierung auf eine ausreichende Übergangsfrist von 12-18 Monaten angewiesen. Die im Referentenentwurf vorgesehenen Einschränkungen bei der Anrechenbarkeit von Erfüllungsoptionen im Rahmen der THG-Quote dürfen nicht rückwirkend gelten, ohne dass angemessene Übergangsfristen vorgesehen sind.

- Für bereits vor Inkrafttreten der neuen Regelungen produzierte Mengen ist ein Bestandsschutz zu gewährleisten. Dafür braucht die Branche frühzeitig Klarheit über die künftigen Anforderungen. Voraussetzung dafür ist, dass die Politik schnell Transparenz über die zukünftigen Regelungen schafft. Nur so bleibt ausreichend Zeit, um notwendige Investitionen, Anpassungen und Planungen für das Verpflichtungsjahr 2026 verlässlich vorzubereiten.

Der Referentenentwurf enthält weitere Vorgaben, die das Vertrauen der Akteure in Bestandsschutz und Planungssicherheit in Frage stellen:

### 1. Wegfall der Doppelanrechnung fortschrittlicher Biokraftstoffe

Der geplante Wegfall der Doppelanrechnung ab 2026 ist nachvollziehbar. Das geplante ersatzlose Streichen der Option im § 14 Absatz 2 und des Absatzes 5 im Entwurf der 38. BImSchV führt allerdings zu einer rückwirkend nachteiligen Ordnungsänderung zu Lasten von Verpflichteten. Der Schutz des Vertrauens in den Bestand des Rechts sollte unbedingt gewahrt werden. Zudem darf die zweijährige Aussetzung der Übertragungen der Übererfüllungen bei Dritten (Nichtverpflichteten) zu keinem wirtschaftlichen Schaden führen.

- **BDI-Empfehlung:** In Artikel 6 des Entwurfs ist mit dem 1. Januar 2026 der konkrete Zeitpunkt für das Inkrafttreten des Wegfalls der Doppelanrechnung zu ergänzen: „Artikel 3 Nr. 9 c und d finden Anwendung auf fortschrittliche Biokraftstoffe, die ab den 1.1.2026 in den Verkehr gebracht werden.“

Betroffen sind:

- die ausgesetzten Übertragungen der Übererfüllungsmengen für die Jahre 2024 und 2025 von Dritten (Nichtverpflichtete), d. h. Verträge nach § 37a Absatz 6 BImSchG des Verpflichtungsjahrs 2027, für die Mengen an fortschrittlichen Biokraftstoffen, die bereits im Jahr 2024 und 2025 in den Verkehr gebracht worden sind sowie
- die vom Verpflichteten 2025 in den Verkehr gebrachten Mengen fortschrittlicher Biokraftstoffe: Diese Mengen können erst mit der Erstellung der Jahresquotenanmeldung im Folgejahr, d. h. im Jahr 2026, geltend gemacht werden.

### 2. Einführung von Vor-Ort-Kontrollen

Vor-Ort-Kontrollen („Witness Audits“) in Drittstaaten (§ 4b 38. BImSchV) sind ein geeignetes Mittel zur Qualitätssicherung im Zertifizierungssystem, müssen aber praktikabel umgesetzt werden können. Es bedarf einer klaren Definition, welche Anforderungen an die „Ermöglichung von Vor-Ort-Kontrollen“ zu stellen sind – insbesondere im Hinblick auf Sicherheitslage, politische Rahmenbedingungen und Nachvollziehbarkeit im Nachweisverfahren. Zusätzlich braucht es Bestandsschutz für alle Nachhaltigkeitsnachweise, die vor dem 1. Januar 2026 erstellt wurden.

- **BDI-Empfehlung: Bestandsschutz für bereits in Verkehr gebrachte fortschrittliche Biokraftstoffe (§ 4b Absatz 2 Satz 2 38. BImSchV):** Für alle Nachweise, die vor dem 1. Januar 2026 erstellt wurden, sollte Bestandsschutz gelten. Nur so lassen sich Rückwirkungen auf bestehende Lieferverträge, Lagerbestände und die Erfüllung der Quote vermeiden. Das erfordert eine Änderung von § 4b Absatz 2 Satz 2 38. BImSchV. Die im Entwurf vorgesehene Stichtagsregelung knüpft an das Inverkehrbringen der Kraftstoffe an. In der Praxis ist dieses Kriterium jedoch weder eindeutig noch vollzugstauglich. Die

Erstellung des Nachhaltigkeitsnachweises und der physische Import erfolgen oft zeitlich getrennt. Dadurch besteht das Risiko, dass bereits produzierte und korrekt zertifizierte Mengen nach dem 1. Januar 2026 nicht mehr auf die THG-Quote anrechenbar wären – obwohl sie unter den bisherigen Regeln rechtskonform erzeugt wurden. Die vorgesehene Regelung sollte daher nicht auf das Inverkehrbringen der fortschrittlichen Biokraftstoffe, sondern auf den Zeitpunkt der Erstellung der Nachhaltigkeitsnachweise durch den Hersteller abstellen und damit Bestandschutz für alle Biokraftstoffe schaffen, die bereits hergestellt und für die der Hersteller einen Nachhaltigkeitsnachweis ausgestellt hat. Für alle noch zu erstellenden Nachweise gelten die neuen Regelungen, wonach Vor-Ort-Kontrollen gestattet werden müssen.

- **BDI-Empfehlung: Vor-Ort-Kontrollen praxistauglich ausgestalten und europäisch abstimmen:** Die im Entwurf vorgesehene Verpflichtung zu Vor-Ort-Kontrollen durch Behördenmitarbeiter birgt das Risiko von Handelshemmnissen und Wettbewerbsnachteilen für die Verfügbarkeit erneuerbarer Kraftstoffe im deutschen Markt. Für europäische Hersteller von erneuerbaren Kraftstoffen führt diese Regelung zu einem Level-Playing-Field. In Drittstaaten ist die Durchführung solcher Kontrollen durch ausländische Behörden häufig nicht zulässig oder politisch nicht gewollt – unabhängig vom Kooperationswillen der Betreiber vor Ort. Nationale Alleingänge führen zu einem regulatorischen Flickenteppich innerhalb der EU. Die Bundesregierung muss sich für eine einheitliche europäische Lösung einsetzen:
  - Um Planungs- und Versorgungssicherheit zu gewährleisten, sollte vor Inkrafttreten der Verordnung eine Liste jener Länder veröffentlicht werden, in denen behördliche Vor-Ort-Kontrollen rechtlich möglich sind.
  - Für alle übrigen Staaten muss die zuständige Behörde die Möglichkeit erhalten, unabhängige Prüfgesellschaften oder akkreditierte Auditoren mit dieser Aufgabe zu betrauen. Dies ist erforderlich, um den Vollzug sicherzustellen, ohne den Import zertifiziert nachhaltiger Kraftstoffe zu gefährden.
  - Zudem ist im Gesetz klarzustellen, was unter der „Ermöglichung von Vor-Ort-Kontrollen“ zu verstehen ist.
  - Zur Gewährleistung effektiver Kontrollen sind die durchführenden Behörden mit ausreichenden Ressourcen auszustatten.

## Aufnahme weiterer Erfüllungsoptionen prüfen

### 1. Bahnstrom für neu angeschaffte Schienenfahrzeuge und -lokomotiven mit Batterieantrieb einbeziehen

Neu in den Markt eingebrachte Schienenfahrzeuge und -lokomotiven mit Batterieantrieben im Schienenpersonenverkehr, Schienengüterverkehr und öffentlichen Personennahverkehr könnten durch die Anrechenbarkeit von erneuerbarem Strom profitieren, indem die Flottenerneuerung beschleunigt wird und Dieselfahrzeuge durch Fahrzeuge mit Batterieantrieben ersetzt werden. Das beeinflusst den Klimaschutzeffekt der RED und die Investitionsanreize in erneuerbare Kraftstoffe.

- **BDI-Empfehlung:** Der Bahnstrom für neu angeschaffte Schienenfahrzeuge und -lokomotiven mit Batterieantrieben soll als Erfüllungsoption aufgenommen werden. Vorab gilt es, die Auswirkungen dieser Erfüllungsoption auf den Klimaschutzeffekt im bestehenden Ansatz der

nationalen Umsetzung der RED III für den Verkehr und auf die Investitionsanreize in erneuerbare Kraftstoffe zu prüfen.

## **2. Einsatz von Wasserstoff an Raffineriestandorten ohne Elektrolyseur und Anschluss an Kernnetz durch Übergangsregelung bis 2029 prüfen**

Eine Option zur Erfüllung der RFNBO-Mindestanteile ist der Einsatz von RFNBO (erneuerbarer Wasserstoff) im Raffinerieprozess. Die Versorgung mit RFBO kann durch eigene Elektrolyseure oder einen Anschluss an das Wasserstoffkernnetz sichergestellt werden. Letzteres wird voraussichtlich durch den sukzessiven Ausbau des Wasserstoffkernnetzes von 2026 bis 2032 schrittweise erfolgen. Für die frühe Markthochlaufphase bis 2030 würde eine bilanzielle Anrechenbarkeit von erneuerbarem Wasserstoff auf die THG-Quote sowie auf die RFNBO-Mindestanteile im Transportsektor eine Option zur Überbrückung der fehlenden Infrastruktur schaffen. Bei dieser Lösung würde der produzierte Wasserstoff in eine dedizierte Wasserstoff-Infrastruktur (z. B. H<sub>2</sub>-Kernnetz) eingespeist und verbraucht werden, die erneuerbare Eigenschaft von der physischen Wasserstofflieferung jedoch getrennt und separat handelbar gemacht werden.

- **BDI-Empfehlung:** Die Bundesregierung ist aufgefordert, eine zeitlich bis einschließlich dem Verpflichtungsjahr 2029 befristete nationale Übergangsregelung im engen Austausch mit allen Marktakteuren, insbesondere zu den Auswirkungen auf die Transformation der Mineralölbranche einerseits und den Wasserstoffeinsatz in der Industrie andererseits, Sicherstellung fairer Wettbewerbsbedingungen sowie die Defossilisierung des Verkehrssektors, zu prüfen.

## **Hochlauf CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe durch ergänzendes Maßnahmenbündel beschleunigen**

Ein beschleunigter und umfassender Hochlauf von CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen kann nur durch ein Bündel geeigneter Maßnahmen erreicht werden. Zusätzlich zur nationalen Umsetzung der RED III und den damit einhergehenden Anpassungen des BImSchG und der zugehörigen Verordnungen sind ergänzende Maßnahmen mit CO<sub>2</sub>-Lenkungswirkung erforderlich, unter anderem eine Reform der Energiesteuern auf Kraftstoffe im Straßen-, Bahn- und Binnenschiffsverkehr sowie ein effektiver Emissionshandel im Straßenverkehr. Es gilt, Investmentbarrieren abzuschaffen sowie wirksame und verlässliche Finanzierungsansätze zu entwickeln. Eine flexiblere Inverkehrbringung und Anrechnung von Kraftstoffen muss über sorgfältig definierte und international anerkannte Book and Claim-Systeme ermöglicht werden. Für internationale Verkehrsträger bedarf es zusätzlich Maßnahmen zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und Carbon Leakage.

### **Investitionssicherheit für frühe Produktionsanlagen über geeignete Förderansätze schaffen**

PtX-Doppelauktionen über den Ansatz des Instruments von H2Global müssen realisiert, ausgeweitet und langfristig sicher finanziert werden. Die vor dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts im Klima- und Transformationsfonds (KTF) vorgesehenen Förderprogramme für die Entwicklung regenerativer Kraftstoffe sowie Erzeugungsanlagen für strombasierte Kraftstoffe, fortschrittliche Biokraftstoffe und Antriebstechnologien für die Luftfahrt müssen neu aufgesetzt, langfristig fortgeschrieben und finanziell bedarfsgerecht ausgestattet werden.

### **Europäisch einseitige Mehrkosten grüner Kraftstoffe im internationalen Verkehr ausgleichen**

Für den internationalen Luft- und Seeverkehr müssen wettbewerbsneutrale Finanzierungsansätze entwickelt werden. Im Luftverkehr stellt die Einführung einer europäischen, reisezielbezogenen und zweckgebundenen Klimaabgabe eine Möglichkeit dar, Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten europäischer Airlines auszugleichen, Carbon Leakage zu verhindern und gleichzeitig den Hochlauf von nachhaltigen Flugkraftstoffen sicherzustellen. Die Bundesregierung sollte sich daher auf europäischer Ebene für eine solche Abgabe oder eine gleichwertige Alternative einsetzen. Darüber hinaus sollte eine Ausweitung und Verstärkung der zur Kompensation des Einsatzes von nachhaltigen Flugkraftstoffen (FEETS) über den ETS zur Verfügung gestellten freien Zertifikate erreicht werden.

### **Funktionale Nachweis- und Zertifizierungssysteme einführen und durchsetzen**

Internationale Standards für Nachhaltigkeits- und Qualitätskriterien, ein internationaler Zertifikatehandel (Book & Claim-Verfahren) sowie internationale Vorgaben für die Anrechnung nachhaltiger Kraftstoffe in den Klimabilanzen von Nutzern und ihren Kunden müssen implementiert werden. Gleichzeitig gilt es bestehende Standards durch Audits international durchzusetzen und Verstöße zu sanktionieren.

### **Energiepartnerschaften stärken und internationalen Markt für RFNBO schaffen**

Die kosteneffiziente Bereitstellung von RFNBO in Deutschland und Europa erfordert umfassende Importe von Standorten mit besonders günstigen Bedingungen zur Herstellung erneuerbarer Energien. Die Bundesregierung sollte daher Importkapazitäten aufbauen, Energiepartnerschaften stärken und die Entwicklung eines internationalen Marktes für RFNBO aktiv vorantreiben. Handelshemmnisse müssen abgebaut werden, unter anderem durch praxistauglichere Definitionen für kohlenstoffarmen und erneuerbaren Wasserstoff sowie CO<sub>2</sub>-Bezugsquellen für RFNBO.

### **Energiesteuern auf Kraftstoffe reformieren**

Die neue europäische Energiesteuerrichtlinie (ETD) muss schnellstmöglich mit Anreizen für den Einsatz CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe im Straßen-, Bahn- und Binnenschiffsverkehr verabschiedet werden. Die neue ETD muss für eine Transformationsphase europaweit verpflichtend CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe von der Mindestbesteuerung ausnehmen, um mit einem angemessenen Preissignal Investitionen in RFNBO und fortschrittliche Biokraftstoffe zu fördern. Nach dieser Transformationsphase sollte für CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe nur ein Steuertarif analog zur Elektrizität eingeführt werden. Außerdem gilt es, den Ansatz einer komponentenbasierten Besteuerung einzuführen. Bis zur Reform der ETD sollte die Bundesregierung Impulse auf nationaler Ebene durch Mindeststeuersätze für CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe einschließlich einer Komponentenbesteuerung im Straßen-, Bahn- und Binnenschiffsverkehr setzen. Das schließt auch die Gleichbehandlung von H<sub>2</sub> als Kraftstoff für den Einsatz in der Brennstoffzelle oder im H<sub>2</sub>-Motor ein. Der BDI lehnt eine nationale oder europäische Besteuerung von Kraftstoffen für den Luft- und Seeverkehr ab, da diese systemimmanent zu Nachteilen für europäische Unternehmen im internationalen Wettbewerb und Carbon Leakage führt.

### **Abschaffung der Bestandsschutzsortenregelung**

Die Bestandsschutzsortenregelung für Ottokraftstoffe schränkt die Möglichkeiten für verpflichtete Unternehmen, Tankstellenkunden erneuerbare Kraftstoffe anzubieten, unnötig ein und sollte, wie bereits in vielen anderen EU-Ländern, abgeschafft werden.

## Investitionen in die Transformation der deutschen Mineralölbranche zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts und der Versorgungssicherheit anreizen

Raffinerien sind ein zentraler Bestandteil der industriellen Wertschöpfungsketten in Deutschland, indem sie die – zukünftig defossilisierte – Versorgung des Standorts mit Kraft- und Brennstoffen sowie Mineralölprodukten für die stoffliche Verwendung sicherstellen. Darüber hinaus bestehen enge Verflechtungen der Mineralölwirtschaft mit weiteren Branchen wie der Chemieindustrie, dem Maschinen- und Anlagenbau, der Baustoffindustrie, der Stahl- und Aluminiumproduktion sowie der Automobilindustrie – sei es durch den Austausch von Vor- und Zwischenprodukten oder durch die gemeinsame Nutzung von Infrastrukturen und Standortdienstleistungen. Raffinerien ermöglichen in Krisenzeiten eine unabhängige Erzeugung von Energie sowie Kraft- und Brennstoffen in Deutschland. Damit leisten sie einen unverzichtbaren Beitrag zur Mobilität und Versorgung von Bevölkerung, Wirtschaft und Streitkräften sowie der Funktionsfähigkeit kritischer Infrastrukturen. Die Sicherung der heimischen Energie- und Kraftstoffherzeugung ist somit nicht nur industriepolitisch geboten, sondern auch sicherheitspolitisch erforderlich.

Eine erfolgreiche Transformation der deutschen Mineralölbranche zur Klimaneutralität ist nur bei inhereuropäisch und international fairen Wettbewerbsbedingungen möglich. Zentrale Voraussetzung für Investitionsentscheidungen in deutsche Raffineriestandorte ist ein Level-Playing-Field bei den Optionen zur Erfüllung der regulatorischen Vorgaben, insbesondere durch eine größtmögliche Flexibilisierung der Möglichkeiten zum Einsatz biogener Einsatzstoffe und deren Verarbeitung zu Biokraftstoffen (Co-Processing). Investitionsfördernde regulatorische Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene müssen gewährleistet werden, um Investitionen in deutsche Standorte anzureizen.

## Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)  
Breite Straße 29, 10178 Berlin  
www.bdi.eu  
T: +49 30 2028-0

Lobbyregisternummer: R000534

## Redaktion

### **Petra Richter**

Stellvertretende Abteilungsleiterin  
Mobilität und Logistik  
T: +49 30 2028-1514  
p.richter@bdi.eu

### **Marco Kutscher**

Referent  
Mobilität und Logistik  
T: +49 30 2028-1751  
m.kutscher@bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D 2026