

Stellungnahme des Deutschen Wasserstoff-Verbandes (DWV) zum Gesetzentwurf zur Weiterentwicklung der Treibhausgas-Minderungsquote

Der Deutsche Wasserstoff-Verband (DWV) bedankt sich für die Möglichkeit, den Gesetzentwurf zur Weiterentwicklung der Treibhausgas-Minderungsquote bzw. zur nationalen Umsetzung der EU-Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) im Verkehrssektor zu bewerten.

Der DWV erkennt ausdrücklich an, dass mit dem Gesetzentwurf ein rechtlicher Rahmen geschaffen wird, der grundsätzlich geeignet ist, den Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe im Verkehr zu begleiten. Die Fortschreibung der THG-Quote sowie die Einführung einer verbindlichen RFNBO-Mindestquote stellen wichtige ordnungspolitische Signale dar.

Der DWV kritisiert aber deutlich, dass der vorliegende Gesetzentwurf in seiner aktuellen Ausgestaltung nicht ausreicht, um einen wirksamen, planbaren und industriepolitisch relevanten Hochlauf von Wasserstoff im Verkehrssektor auszulösen. Er sieht daher erheblichen Nachsteuerungsbedarf im parlamentarischen Verfahren.

Positiver Impuls für die Wasserstoffwirtschaft

Der DWV bewertet folgende Aspekte des Gesetzentwurfs positiv:

- Die Einführung einer verbindlichen RFNBO-Mindestquote setzt grundsätzlich ein politisches Commitment für erneuerbare strombasierte Kraftstoffe.
- Die Langfristigkeit der Regelungen bis 2040 schafft eine grundsätzliche Planungsperspektive für Industrie, Infrastrukturbetreiber und Technologieanbieter.
- Die Fortschreibung der THG-Minderungsquote bis 2040 unterstreicht den Anspruch, den Verkehrssektor langfristig zu dekarbonisieren.
- Die Einführung einer RFNBO-Pönale in relevanter Höhe zuzüglich zur THG-Quoten-Pönale stärkt die Glaubwürdigkeit des Quotensystems.
- Die Aufnahme von elektrolytisch erzeugtem kohlenstoffarmem Wasserstoff als Anrechnungsoption ist sinnvoll und richtig.
- Die vorgesehenen strengen Zertifizierungs- und Kontrollanforderungen sind geeignet, Missbrauch zu verhindern und die ökologische Integrität des Systems zu sichern.

Diese Elemente bilden eine notwendige Grundlage – sie entfalten jedoch nur dann Wirkung, wenn sie in ein kohärentes, mengenwirksames Gesamtsystem eingebettet werden.

Nachbesserungsbedarf aus Sicht des DWV

Die nachfolgenden Punkte spiegeln den Nachbesserungsbedarf entlang der gesamten Wasserstoff-Wertschöpfungskette wider – von Erzeugung und Infrastruktur über Raffinerien und Industrie bis hin zu Mobilitätsanwendungen. Der Gesetzentwurf schafft zwar wichtige Grundlagen, in seiner aktuellen Ausgestaltung jedoch keine ausreichende Lenkungswirkung für einen marktwirksamen Hochlauf von Wasserstoff im Verkehrssektor entfaltet. Der Nachbesserungsbedarf betrifft dabei nicht einzelne Instrumente, sondern insbesondere deren Zusammenspiel.

1. Ambitionsniveau der RFNBO-Mindestquote für den Verkehrssektor

Die im Gesetzentwurf vorgesehene RFNBO-Mindestquote von 1,2 % im Jahr 2030 liegt unter dem bereits im Referentenentwurf vorgesehenen Niveau und deutlich unter dem, was für einen marktwirksamen Hochlauf erforderlich ist. Eine Unterquote in dieser Höhe entspricht ca. 1,4 GW Elektrolysekapazität. Der Bundesrat hat dies erkannt und sich am 30. Januar 2026 für die Anhebung der Unterquote auf 2,5% in 2030 ausgesprochen.

Nach Einschätzung des DWV:

- ist die Quote zu niedrig, um die Nachfragepotenziale zur Substitution von grauem Wasserstoff durch erneuerbaren Wasserstoff in Raffinerien zu heben. Allein dort wären RFNBO-Anteile von über 4 % technisch darstellbar,
- ist die Quote zu niedrig, um zusätzliche Nachfrage außerhalb der Raffinerien zu erzeugen,
- sorgt eine deutlich höhere Unterquote zur besseren Auslastung der bestehenden Gigafabriken für Elektrolyseure, die heute noch über Auftragsmangel klagen,
- bietet sie aufgrund dessen keine Investitionssicherheit für weitere Elektrolysekapazität, weil bereits 1,3 GW an Elektrolysekapazität im Bau ist (was lediglich 13% des Ziels aus der Nationalen Wasserstoffstrategie für 2030 entspricht).

Der DWV fordert daher:

- eine Anhebung der RFNBO-Mindestquote auf mindestens 5 % bis 2030,
- verbunden mit einem deutlich steileren Hochlaufpfad ab 2027, um reale Mengen, Skaleneffekte und belastbare Abnahmeerwartungen zu schaffen.

Der DWV gibt 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.

2. Fehlende RFNBO-Unterquote für den Straßenverkehr

Der Gesetzentwurf enthält keine sektorspezifische Unterquote für die direkte Nutzung von RFNBO im Straßenverkehr. RFNBO können im Rahmen der Verkehrsquote vollständig – auch als Zwischenprodukt – in Raffinerien angerechnet werden, was der Großteil der Wasserstoffnachfrage ausmachen wird und für den Hochlauf entscheidend ist.

Nach Einschätzung des DWV führt diese Ausgestaltung allerdings dazu, dass Wasserstoffmobilität keinen verlässlichen, planbaren Zugang zu erneuerbaren strombasierten Kraftstoffen erhält.

Aktuelle Hochlaufanalysen aus den von der NOW GmbH durchgeführten Cleanroom-Gesprächen mit nahezu allen relevanten Nutzfahrzeugherstellern zeigen, dass wasserstoffbasierte Antriebe im schweren Straßengüterverkehr einen jährlichen Wasserstoffbedarf im deutlich fünfstelligen bis sechsstelligen Tonnenbereich bis 2030 erreichen werden. Aus diesen Fahrzeughochläufen ergibt sich ein planbarer, kontinuierlicher und substanzieller Bedarf an grünem Wasserstoff im Verkehrssektor bereits in diesem Jahrzehnt.

Um Investitionssicherheit für Fahrzeuge, Tankstellen und Infrastruktur zu schaffen, hält der DWV an seiner Forderung fest:

- Einführung einer RFNBO-Unterquote für den Straßenverkehr in Höhe von mindestens 0,9 % im Jahr 2030 (als Teil der 5-%-Gesamtquote), zusätzlich zur Gesamtquote und nicht zulasten der Gesamtambition

Ohne eine eigenständige Verkehrsunterquote wird dieses Nachfragepotenzial jedoch regulatorisch nicht adressiert, da RFNBO im Quotensystem vorrangig in industriellen Anwendungen angerechnet werden können. Dadurch entsteht eine strukturelle Entkopplung zwischen Fahrzeughochlauf und Kraftstoffverfügbarkeit.

3. Rolle der Raffinerien

Der Deutsche Wasserstoff-Verband (DWV) begrüßt ausdrücklich, dass Raffinerien in den kommenden Jahren ihre Entschwefelungs- und Produktionsprozesse zunehmend mit grünem Wasserstoff dekarbonisieren. Diese Anwendungen schaffen frühzeitig verlässliche Nachfrage nach Elektrolysekapazitäten, ermöglichen Skaleneffekte und tragen zur Kostendegression von grünem Wasserstoff bei. Außerdem besteht in diesem Sektor eine höhere Zahlungsbereitschaft für Wasserstoff als in anderen Industriezweigen, weshalb sich die Anwendung im Raffineriebereich für den Hochlauf besonders eignet.

Der DWV spricht sich daher für folgende Ausgestaltung aus:

- Die uneingeschränkte Anrechnung von RFNBO als Zwischenprodukt im Rahmen der Verkehrsquote sollte klar und ausdrücklich verankert werden.

- Die Verkehrsquote sollte allerdings so ausgestaltet werden, dass diese Brücke zur Verbesserung der THG-Bilanz konventioneller Kraftstoffe auch in neue Mobilitätsanwendungen führt und nicht dauerhaft in bestehenden Strukturen endet.

Dazu gehören zwei Dinge:

- die oben erwähnte Unterquote für den Straßenverkehr,
- langfristige Herstellung von E-Fuels und sonstigen PtL-Erzeugnissen als Endprodukt.

4. THG-Minderungsquote: Ambition und Systemgrenzen

Der Gesetzentwurf verankert bereits den Wegfall der Doppelanrechnung von Biokraftstoffen, was der DWV sehr begrüßt. Jedoch bleibt die THG-Minderungsquote von 25 % im Jahr 2030 nach Einschätzung des DWV unzureichend, insbesondere vor dem Hintergrund:

- der fehlenden Einbindung von Luft- und Schifffahrt in das THG-Quoten-Regime gegenüber dem Referentenentwurf vom Juli 2025,
- der niedrigen RFNBO-Mindestquote.

Der DWV hält daher an seiner Forderung fest:

- Anhebung der THG-Minderungsquote auf 30–40 % bis 2030,
- perspektivische Einbindung weiterer Verkehrssegmente,

um eine ausgewogene Lastenverteilung und eine wirksame RFNBO-Nachfragekurve zu schaffen.

Zusätzlich empfiehlt der DWV zur Vermeidung von Marktverzerrungen aufgrund von überschüssigen Biokraftstoff Zertifikaten, welche im Jahr 2027 wieder auf den Markt kommen würden (2 Jahre Einfrierung), kurzfristig das THG-Quotenziel für das Jahr 2027 von 16 auf 17,5% leicht anzuheben. Dies hat der Bundesrat am 30. Januar 2026 in seiner Sitzung ebenfalls gefordert.

5. Multiplikatoren, Marktmechanismen und Pönalen

Die Beibehaltung der Dreifachanrechnung sowie des Anpassungsmechanismus wird vom DWV grundsätzlich positiv bewertet, da beide Instrumente dazu beitragen können, neue Technologien in den Markt zu bringen und Investitionen anzureizen.

Gleichzeitig weist der DWV darauf hin:

- ein mittelfristiges Abschmelzen der Multiplikatoren ist sinnvoll, sofern es durch eine stetig steigende RFNBO- und Straßenverkehrsunterquote flankiert wird,
- Marktmechanismen müssen transparent, antizipierbar und mengenwirksam sein,

- die RFNBO-Pönale ist hoch und wirksam, entfaltet jedoch keine gezielte Lenkungswirkung, solange die Einnahmen nicht zweckgebunden reinvestiert werden.

Der DWV fordert weiterhin:

- Zweckbindung der RFNBO-Pönalen in einen zweckgebundenen H₂-/RFNBO-Fonds,
- die gezielte Nutzung der Mittel für Produktion, Infrastruktur und Mobilität.

Schlussbemerkung

Der DWV sieht im vorliegenden Gesetzentwurf einen wichtigen Zwischenschritt zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors, jedoch noch keinen ausreichenden Rahmen, um Wasserstoff und RFNBO als tragende Säulen einer klimaneutralen, wettbewerbsfähigen und resilienten Energie- und Mobilitätsversorgung zu etablieren.

Sie zeigt deutlich: Nicht einzelne Instrumente sind die zentrale Herausforderung, sondern ihr Zusammenspiel. Niedrige RFNBO-Quoten, fehlende Straßenverkehrsunterquoten und unzureichend verzahnte Marktmechanismen verhindern derzeit, dass sich ein verlässlicher Hochlaufpfad für erneuerbaren Wasserstoff im Verkehr entwickelt.

Wasserstoffbasierte Kraftstoffe leisten hierzu einen zentralen Beitrag, indem sie schwer elektrifizierbare Anwendungen absichern, die Energieversorgung diversifizieren und resilient machen, Importabhängigkeiten von fossilen Energieträgern reduzieren sowie industrielle Wertschöpfungsketten in Deutschland und Europa stärken. Zugleich tragen sie wesentlich zur technologischen Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Industriestandorts bei.

Der DWV spricht sich für eine gezielte Nachsteuerung im parlamentarischen Verfahren aus und steht der Politik weiterhin als konstruktiver Ansprechpartner zur Verfügung.

Berlin, 4. Februar 2026

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 140 Institutionen und Unternehmen sowie mehr als 380 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.