

REDIII ambitioniert und verlässlich umsetzen

Registrierungsnummer im Register der
Interessensvertreter: R000802

Dezember 2025



Der Maschinen- und Anlagenbau liefert die Schlüsseltechnologien für die Energiewende, die Industrie der Zukunft und eine funktionierende Kreislaufwirtschaft. Damit ist der Maschinen- und Anlagenbau ein Schlüsselakteur für den Klimaschutz. Er liefert die „Werkzeuge“, mit denen Unternehmen und Gesellschaften nachhaltiger wirtschaften können – von der Energieerzeugung über die Produktion bis hin zur Mobilität. Daraus folgend hat der VDMA einen guten Überblick über verschiedene Teilbranchen, technologischen Ansätzen und Lösungen sowie das dazugehörige Marktumfeld. Ohne innovative Maschinen und Anlagen ist eine klimaneutrale Zukunft nicht vorstellbar.

Mit diesem Papier nimmt der VDMA Stellung zur nationalen Umsetzung der Richtlinie (EU) 2023/2413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen („RED III“) und somit zum Entwurf eines *Zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote*.

Grundsätzlich begrüßt der VDMA den nun vorgelegten und lange erwarteten Entwurf der Bundesregierung, um den Hochlauf erneuerbarer Gase bzw. Kraftstoffe in Deutschland, auch als Teil eines resilienteren Energiesystems mit lokaler Wertschöpfung und Arbeitsplätzen, voranzutreiben. Für die betroffenen Unternehmen ist es von großer Bedeutung, dass hier verlässliche Rahmenbedingungen geschaffen werden. Wichtig ist insbesondere, dass das Gesetz zur nationalen Umsetzung der RED III-Vorgaben die Möglichkeit nicht verpasst, den Hochlauf klimafreundlicher Kraftstoffe mit ambitionierten Quoten und klaren Regeln auszugestalten – und so einen substanziellen Beitrag für den erforderlichen Wasserstoffhochlauf und zum Ziel der Klimaneutralität leistet. **Um bereits getätigte Investitionen zu sichern und den weiteren Hochlauf deutlich anzureizen, bedarf es nun im parlamentarischen Verfahren einiger Korrekturen:**

- Um verlässliche Rahmenbedingungen zu schaffen und Investitionen in den Hochlauf eines deutschen und europäischen Marktes für erneuerbare Gase und Kraftstoffe anzureizen, braucht es langfristig ambitionierte Quotenpfade.
- Gleichzeitig muss bei Pönalen darauf geachtet werden, dass die Ausgestaltung eine marktdienliche Wirkung entfaltet und ein „Freikaufen“ vermieden wird.
- Da auch Vertrauen zu einem verlässlichen Markthochlauf beiträgt, muss gesichert sein, dass Betrugsversuche verlässlich geahndet und Preisentwicklungen nicht anderweitig unterwandert werden können.

Ambitionierte Quotenpfade, um notwendige Investitionen auszulösen

Der im Gesetzentwurf in Artikel 2 § 3b nach unten korrigierte Unterquotenpfad für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, sog. RFNBO (Renewable Fuels of Non-Biological Origin), von 1,5% auf 1,2% in 2030 ist nicht zielführend und trotz der Herausnahme des Schiff- und

Luftverkehrssektors unnötig¹. Die zur Erreichung einer 1,5%-Quote erforderliche Produktion von etwa 250.000 t H₂ in 2030 (entspricht einer Elektrolyseleistung von weniger als 3 GW) ist durchaus realistisch und würde die Wasserstoff-produktion in Deutschland endlich voranbringen. Eine ambitioniertere Quote von 2% oder mehr wäre aber durchaus realisierbar und würde die bereits in der Projektpipeline befindlichen Projekte anerkennen².

Wesentlich wichtiger jedoch ist die **Erhöhung der Unterquote für das Jahr 2040**. Die im Gesetzentwurf genannten 8% sind nicht ausreichend ambitioniert: Bei einer angenommenen Elektrifizierungsquote von 66%³ (daraus ergibt sich eine deutlich geringere Kraftstoffmenge im Straßenverkehr als Basis der 8%-Quote) entspräche dies lediglich einer Elektrolyseleistung von etwa 10 GW – die Menge, die Deutschland sich bereits für 2030 vorgenommen hatte⁴. Diese Quote muss daher deutlich höher ausfallen (und der Hochlauf zwischen 2030 und 2040 – wie im Gesetz vorgesehen – kontinuierlich erfolgen), zumal bis 2040 zwingend Importpotentiale für grüne Moleküle gehoben werden müssen. Weiterhin muss sich die Fortschreibung der THG-Minderungsquote bis 2040 an den klimapolitischen Zielsetzungen Deutschlands und der EU orientieren. Deutschland hat sich verpflichtet, bis 2045 klimaneutral zu werden; auf EU-Ebene wurde jüngst eine Emissionsminderung von 90 Prozent bis 2040 festgeschrieben.⁵ Eine überproportionale Verschärfung der Anforderungen in den letzten Jahren vor der Klimaneutralität ist durch eine realistisch ambitioniertere Ausgestaltung der Quoten vermeidbar. Eine Anhebung von 54% auf 59% ist somit ein Schritt in die richtige Richtung – aber vor dem Hintergrund der angestrebten Klimaneutralität völlig unzureichend. Auch die Herausnahme von Luft- und Schifffahrt ist kritisch – Letzteres ist insbesondere vor dem Hintergrund der jüngsten Vertagung einer Entscheidung des Netto-Null-Ziels der IMO ein weiterer Rückschritt auf dem Weg der Erreichung der Klimaziele in diesem für den Export so wichtigen Sektor. Firmen, die aufgrund der anvisierten Quoten bereits in entsprechende Projekte investiert haben, werden nun benachteiligt. Es sollte daher sichergestellt werden, dass Inverkehrbringer sich Kraftstoffe für die Luft- bzw. Schifffahrt auf ihre THG-Quotenverpflichtung anrechnen lassen dürfen.

Sanktionen müssen Investitionen absichern

Die Höhe der Pönalen muss so gestaltet sein, dass sich ein „Freikaufen“ nicht lohnt, andernfalls kommen die notwendigen Investitionen nicht zustande. Die in §37c genannten 120 EUR je GJ scheinen ausreichend hoch, dürfen jedoch keinesfalls im weiteren Prozess reduziert werden.

¹ Im günstigsten Fall kann von einer regelkonformen Umsetzung europäischer Vorgaben ausgegangen werden, dies wären ca. 1,5 TWh für die Luftfahrt = ca. 50.000 t H₂ (als eSAF Basis) = rund 0,5 GW Elektrolyseleistung und vernachlässigbare Mengen für die Schifffahrt.

² Bereits heute ist eine Elektrolyseleistung von knapp 1 GW entschieden (post-FID) bzw. bereits im Bau. Hinzuzurechnen sind ca. 5 GW aus Projekten, deren finale Entscheidung (FID) von der erwartbaren Nachfrage und somit 1:1 von entsprechender Regulierung abhängt.

³ Annahme gemäß aktueller Studien zur Elektrifizierung in Deutschland.

⁴ Berücksichtigt man hier die für 2040 in der EU vorgeschriebene eSAF-Quote wäre dies zwar eine relevante Menge von mehr als 5 GW, dennoch ist dies für den H₂-Markthochlauf nicht ausreichend.

⁵ [2040 climate target - Climate Action - European Commission](#)

Vor-Ort-Kontrollen sind unerlässlich

Im Sinne des Aufbaus eines vertrauenswürdigen Marktes ist es zu begrüßen, dass im Gesetz die Möglichkeit von Vor-Ort-Kontrollen auch auf nicht-biogene Kraftstoffe ausgeweitet werden und somit den Mitteilungs- und Berichtspflichten gemäß § 39 der 37. BImSchV unterliegen. Eine Verzögerung der Umsetzung bis 2027 zur näheren Definition und Ausgestaltung ist zu begrüßen, um hier angemessen vorgehen. Das Umweltministerium (BMUKN) ist gemeinsam mit der zuständigen Vollzugsbehörde aufgefordert, ein Konzept vorzulegen, wie die Überprüfung konkret realisiert werden soll. Es ist zwingend erforderlich, Mechanismen zu etablieren, die einen großflächigen Import aus Ländern wie bspw. China ohne Kontrollen strikt vermeiden. Gleichzeitig darf die Ausgestaltung europäische Hersteller im internationalen Wettbewerb nicht zusätzlich belasten und keine unerwünschten Verlagerungseffekte der Produktion ins Ausland mit sich bringen.

Mit dem vorgelegten Kabinettsbeschluss hat die Bundesregierung eine wichtige Stoßrichtung für den Aufbau eines Markthochlaufs für erneuerbare Gase und Kraftstoffe vorgelegt. Ein Nachschärfen im parlamentarischen Verfahren sollte sich zum Ziel setzen, europäische Vorgaben in einen verlässlichen Pfad zu übersetzen, verlässliche Anreize und Rahmenbedingungen zu schaffen und ungewünschte Nebeneffekte zu vermeiden.

Kontakt:

Miriam Leuschner
Power-to-X-for-Applications
Telefon: +49 151 72934445
E-Mail: miriam.leuschner@vdma.eu

Verantwortlich:

Peter Müller-Baum
Geschäftsführer
VDMA Motoren und Systeme, VDMA Power-to-X-for-Applications

Lobbyregister: R000802
EU-Transparenzregister ID: 9765362691-45