

Energie, Klima, Umwelt | Umwelt

Green Deal und Clean Industrial Deal

vbw

Position
Stand: Januar 2026

Die bayerische Wirtschaft



Vorwort

Eine starke Wirtschaft für einen erfolgreichen Green Deal

Mit dem europäischen *Green Deal* hat die EU-Kommission einen Fahrplan für Klima- und Umweltschutz vorgelegt. Ziel ist, das Wirtschaftswachstum in der EU weitestgehend von der Ressourcennutzung abzukoppeln. Bis zum Jahr 2050 soll Netto-Treibhausgasneutralität erreicht werden.

Der am 26. Februar 2025 vorgelegte und zwischenzeitlich weiter ausgestaltete *Clean Industrial Deal* ist eine wichtige und lange erwartete Ergänzung: Er rückt zusätzlich die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in den Fokus und weist in die richtige Richtung. Jedoch haben sich die Rahmenbedingungen nochmals fundamental verändert. Deutschland befindet sich in einer der schwersten Wirtschaftskrisen seit Bestehen der Bundesrepublik. Der Mix aus international nicht mehr konkurrenzfähigen Energiekosten, wachsender EU-Bürokratie sowie geopolitischen Spannungen mit Handels- und Zollbarrieren hat die Industrie massiv geschwächt. Wir erwarten daher von der EU, dass sie die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftsfördernden Maßnahmen als oberste Priorität in entschlossenem Tempo vollzieht.

Nur eine wettbewerbsfähige Industrie kann die notwendigen Mittel für Investitionen in Klima- und Umweltschutz erwirtschaften. In der aktuellen Situation gilt es umso mehr, im Binnenmarkt auf eine starke Wirtschaft zu setzen und Komplexität zu reduzieren – gerade im Hinblick auf die bürokratischen Anforderungen.

Den Schlüssel für einen effektiven globalen Klimaschutz sehen wir in der Entwicklung und im Einsatz innovativer Technologien. Unsere forschungsstarken Unternehmen und Wissenschaftseinrichtungen schaffen dafür eine gute Basis. Damit sich die Innovationskraft der europäischen Wirtschaft weiter entfalten und die Transformation gelingen kann, braucht es die richtigen Rahmenbedingungen.

Bertram Brossardt
26. Januar 2026

Inhalt

Position auf einen Blick		1
1	Clean Industrial Deal	3
1.1	Kerninhalt	3
1.2	Position der vbw	4
2	Net Zero Industry Act	7
2.1	Kerninhalt	7
2.2	Position der vbw	7
3	Klimapolitik	8
3.1	Verordnung zur Schaffung von Klimaneutralität („Europäisches Klimagesetz“)	8
3.2	Position der vbw	8
4	EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS)	10
4.1	Kerninhalt	10
4.2	Position der vbw	11
5	CO ₂ -Grenzausgleichsmechanismus (EU-CBAM)	13
5.1	Kerninhalt	13
5.2	Position vbw	13
6	Verkehrspolitik	15
6.1	Fahrzeugindustrie muss starke Herausforderungen bewältigen	15
6.2	EU-Aktionsplan für die Fahrzeugindustrie	15
6.3	EU-Automobilpaket	15
6.3.1	Kerninhalte	15
6.3.2	Position vbw	16
7	Rahmenbedingungen für alternative Kraft- und Brennstoffe	18
7.1	Kerninhalt	18

7.2	Position der vbw	19
8	Erneuerbare Energien	21
8.1	Kerninhalt	21
8.2	Position der vbw	22
9	REACH und CLP	25
9.1	Kerninhalt	25
9.2	Position der vbw	25
9.2.1	Risikobasierten Ansatz erhalten	26
9.2.2	Keine europäischen Alleingänge	27
10	Waldbewirtschaftung und Bioökonomie	28
10.1	Waldbewirtschaftung	28
10.2	Bioökonomie	29
Anhang: Weiterführende Informationen		31
Ansprechpartner/Impressum		32

Position auf einen Blick

Wettbewerbsfähigkeit ist Voraussetzung für die Transformation

Nur eine zu jeder Zeit wettbewerbsfähige Wirtschaft kann eine ökonomisch nachhaltige Transformation mit erfolgreichem Klimaschutz vereinen. Vor dem Hintergrund der derzeitigen Wirtschaftskrise und den rasanten geopolitischen Veränderungen muss der Fokus der EU jetzt auf die Gestaltung international wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen für die Industrie liegen. Sowohl der Erhalt des Wohlstands als auch eine erfolgreiche Umsetzung der Transformationsprozesse hängt davon ab. Innovationen und Investitionen müssen gestärkt werden. Es gilt, Infrastruktur aufzubauen, regulatorische Hürden zu beseitigen und bürokratische Prozesse zu verschlanken.

Zu Recht spielen marktwirtschaftliche Instrumente wie der Europäische Emissionshandel EU-ETS eine zentrale Rolle bei der Erreichung der Klimaziele. Entscheidend ist allerdings, dass das System künftig Transformation, Wettbewerbsfähigkeit und Energieresilienz als grundsätzlich gleichwertige Ziele berücksichtigt. Der Europäische Emissionshandel EU-ETS bedarf flankierend einer entschlossenen Industriepolitik, die die Unternehmen bei der Transformation effektiv unterstützt und wirkungsvoll vor Carbon Leakage schützt. Mit der Gesetzgebung zum *Net Zero Industry Act* im *Green Deal* und insbesondere dem *Clean Industrial Deal* wurden erste Schritte eingeleitet. Das ist grundsätzlich zu begrüßen. Eine schnelle und praxisnahe Umsetzung ist unabdingbar, um bestehende Wettbewerbsnachteile auszugleichen und irreparablen Schaden zu vermeiden.

Die erfolgreiche Transformation der Wirtschaft setzt eine ausreichende und bezahlbare Menge erneuerbarer Energie voraus. Der *Affordable Energy Action Plan* benennt wichtige Maßnahmen, um Energiepreise strukturell wieder auf ein international wettbewerbsfähiges Niveau zu senken. Zentral ist auch die Entlastung der energieintensiven Unternehmen durch die schnelle Umsetzung eines Industriestrompreises. Damit er - und weitere notwendige Entlastungsmaßnahmen etwa beim Erdgaspreis - eine hinreichende Wirkung entfalten kann, muss aber der EU-Beihilferahmen CISAf dringend nachgebessert werden.

Je enger die Energiemärkte und -infrastrukturen Europas zu einer echten Energieunion zusammenwachsen, desto sicherer und günstiger kann Energie bereitgestellt werden. Dabei ist jedoch auf ein möglichst effizientes Gesamtsystem zu achten und die Infrastruktur für Strom, Gas, Wasserstoff und auch CO₂ integriert zu planen. Eine Aufteilung der deutschen Strompreiszone muss auch vor diesem Hintergrund verhindert werden.

Der Bürokratieaufwand wird im Clean Industrial Deal zu Recht angegangen, denn er muss nachhaltig und deutlich zurückgefahren werden. Hier blieben die bisherigen Omnibus-Initiativen hinter den Erwartungen zurück – erforderlich sind wirklich substanzielle Erleichterungen. Instrumente wie der Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) drohen hingegen kontraproduktiv zu wirken, und auch in vielen anderen Bereichen - etwa bei der Chemikalienregulierung - gilt es, neue Standortnachteile abzuwenden.

[Position auf einen Blick](#)

Insgesamt müssen bessere Rahmenbedingungen geschaffen werden, um marktwirtschaftliche Kräfte zur Lösung der zukünftigen Herausforderungen zu entfalten. Die EU kann ihrer Verantwortung besonders gerecht werden, wenn innovative, technologische Lösungen entwickelt werden, die auch global anwendbar sind und damit einen über die Grenzen hinausreichenden Hebeleffekt für den Klimaschutz haben.

1 Clean Industrial Deal

Wettbewerbsfähigkeit der Industrie sicherstellen

1.1 Kerninhalt

Am 26. Februar 2025 veröffentlichte die EU-Kommission den „Clean Industrial Deal“ (CID) für eine saubere und wettbewerbsfähige Industrie. Mittlerweile wurden einzelne Konkretisierungen, wie der Clean Industrial Deal State Aid Framework im Juni 2025, vorgestellt. Der Plan nimmt die Branchen der energieintensiven Industrien und des Clean-Tech Sektors in den Fokus.

Er ist unterteilt in die folgenden Teilbereiche:

- Zugang zu bezahlbarer Energie
- Leitmärkte für nachhaltige Produkte
- Öffentliche und private Investitionen
- Kreislaufwirtschaft und Zugang zu Ressourcen
- Globale Märkte und internationale Partnerschaften
- Fähigkeiten und Qualitätsjobs für soziale Fairness und eine gerechte Transformation.
- Vereinfachung von Vorschriften und Beschleunigung von Genehmigungsverfahren

Grundsätzlich sollen Anreize für nachhaltige Technologien und Geschäftsmodelle zur Stärkung eines europäischen Marktes gesetzt werden und unter anderem zur Schaffung von grünen Leitmärkten beitragen.

Eine Reihe an Maßnahmen soll dies untermauern: Der Entwurf des *Industrial Accelerator Act*, IAA (ursprünglich als Industrial Decarbonisation Accelerator Act geplant) soll im Januar 2026 vorgestellt werden, er soll unter anderem durch den Einsatz von bis zu 100 Milliarden Euro zur Finanzierung von EU-eigener Produktion von sog. „sauberen“ Produkten ein Level Playing Field schaffen. Die EU-Kommission legte im Dezember 2025 im Rahmen des „Clean Industrial Deal Implementation Package“ einen Entwurf vor, welcher im Folgenden in die Trilog-Verhandlungen geht. U.a. soll das im Zet-Zero-Industry Act eingeführte Fast-Track-Verfahren auf die Modernisierung bestehender Industrieanlagen ausgeweitet werden. Als weitere Maßnahme soll ein freiwilliges Label zur „Carbon Intensity“ von industriell produzierten Waren eingeführt werden. Die Datenbasis hierfür soll den ETS- und CBAM-Datenbanken entstammen.

Der Innovationsfonds soll finanziell gestärkt und eine „Industrial Decarbonisation Bank“ gegründet sowie die InvestEU-Mittel um 50 Milliarden Euro erhöht werden. Dies alles soll die Investitionen in grüne Technologien aus europäischen Ländern anreizen. Im Rahmen des Horizon Europe Programms startete ein Förderaufruf im Dezember 2025 mit einem Budget von 600 Mio. Euro. Gefördert werden sollen „clean tech“ und Dekarbonisierungsvorhaben in den Bereichen Cluster 4 (Digital, Industrie, Weltraum) und Cluster 5 (Klima, Energie, Mobilität).

Um niedrigere Energiekosten und sichere Versorgung zu erreichen, soll eine sogenannte echte Energieunion mit u.a. erheblichen Investitionen in die Infrastruktur und koordinierten Netzentwicklungsplänen vollendet werden. Die Genehmigungsfristen für den Netzausbau, die Energiespeicherung und erneuerbare Energien Projekte sollen im Rahmen des im Dezember 2025 von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Grids Package gestrafft werden. Die CO₂-Bepreisung soll trotz der derzeitigen geopolitischen Herausforderungen weiterhin über „grüne Diplomatie“ mit Nicht-EU Staaten vorangetrieben werden. Insgesamt wird ein technologieneutraler Ansatz beim Einsatz von grünen Technologien verfolgt.

Der Clean Industrial State Aid Framework (CISAF) ist ein von der EU KOM am 25. Juni 2025 konkretisierter Beihilferahmen, der die Umsetzung des Clean Industrial Deal unterstützen soll. Als zentraler Bestandteil zielt der CISAF darauf ab, Risikokapital in nachhaltige Investitionen in den EU-Binnenmarkt zu lenken, indem privaten Investoren staatliche Garantien zugesagt werden. Diese sollen die anfänglichen staatlichen Beihilfen und Förderungen mittelfristig ersetzen. Das CISAF ermöglicht weiterhin die Kumulierung mit verschiedenen europäischen Fördermitteln etwa aus dem Innovationsfonds.

1.2 Position der vbw

Die Studie *CO₂-Verminderungskosten für die bayerische Industrie im Trendszenario* (vbw/FfE, 2025) zeigt, dass vor dem Hintergrund der bestehenden Hemmnisse (aktuelle Preisentwicklungen, Infrastrukturlücken, Investitionshemmnisse, fehlende Planungssicherheit etc.) dringend Anpassungen an den Rahmenbedingungen erforderlich sind, damit die industrielle Transformation gelingen kann.

Der vorgelegte „Clean Industrial Deal“ geht in die richtige Richtung, bleibt aber noch sehr vage. Entscheidend ist nun eine zügige und praxisnahe Umsetzung. Es braucht ein Umdenken bei der EU-Regulierung im Sinne einer Ermöglichungskultur, damit Zielvorstellungen erreicht werden können. Gesetzgebung sollte Unternehmen fördern, statt sie zu behindern. Dazu gehören die Vorabprüfung von Maßnahmen auf mögliche Zielkonflikte, sorgfältige Folgenabschätzungen und die systematische Prüfung bestehender Gesetze auf Wettbewerbsfähigkeit.

Der angekündigte Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie, nun Industrial Accelerator Act, muss so aufgebaut sein, dass er planbare Investitionssicherheit in transformative Technologien sicherstellt und gleichzeitig Technologieoffenheit und somit Weiterentwicklung und Wettbewerb der besten Technologien ermöglicht. Zu begrüßen ist die angekündigte Ausweitung von Dekarbonisierung auf zusätzlich Wettbewerbsfähigkeit und Digitalisierung. Ein Label „Carbon Intensity“ darf sich nicht negativ auf Bemühungen zur Reduktion von Treibhausgasen auswirken, um nicht durch ein entsprechendes Label in Branchen mit hoher CO₂-Intensität wie etwa der Zementindustrie Investitionen in die Transformation auszubremsen. Auch müssen Doppelmeldungen vermieden werden (Single-Reporting-Prinzip).

Die grüne Diplomatie zur Verbreitung eines weltweiten CO₂-Preises sollte trotz der komplizierten weltpolitischen Lage in sogenannten Klimaclubs vorangetrieben werden. Auf dem Weg zu diesem Ziel müssen der europäische Markt jedoch wettbewerbsfähig bleiben und die derzeitigen Nachteile, die sich aus dem EU-ETS (und demnächst EU ETS II) ergeben, gelöst werden. Das Konzept des CBAM (Grenzausgleichsmechanismus) ist mit Blick auf die mit diesem Instrument verbundenen Nachteile nicht geeignet, einen ausreichenden Carbon Leakage Schutz zu gewährleisten. Zwar geht die Omnibusverordnung vom 26. Februar 2025 mit Erleichterungen für kleinere Unternehmen (Betroffenheit erst ab 50 Tonnen Einfuhrgüter) und der geplanten Entbürokratisierung in die richtige Richtung, lässt aber viele Probleme ungelöst. Alle Entlastungstatbestände für die Industrie müssen daher bis auf Weiteres aufrechterhalten werden.

Beim Auf- und Ausbau der Energieinfrastruktur muss immer auch die CO₂-Infrastruktur mitbedacht werden, zumal auch aus Sicht der Kommission ohne eine CO₂-Abscheidung, -Nutzung und -Speicherung (CCU/S – Carbon Capture, Utilisation and Storage) die Klimaziele nicht erreicht werden können. Mit der angekündigten Öffnung für synthetische Kraftstoffe wird die Bedeutung noch weiter steigen.

Wichtig ist auch eine höhere Kohärenz bei der Regulierung. Derzeit ist das allzu oft nicht der Fall. So verringert die (direkte und indirekte) Beschränkung der Waldbewirtschaftung beispielsweise durch die Nature Restoration Law Innovationspotenzial in der holzbasierten Bioökonomie ebenso wie die Substitutionsleistung von Holz; die geplante Novelle der Chemikalienregulierung steht in Widerspruch zum notwendigen Hochlauf unter anderem der Produktion von Elektrolyseuren und EE-Anlagen. Notwendig ist ferner die Entwicklungen einer übergreifenden Strategie für europäische Schlüsseltechnologien.

Technologieoffenheit muss gerade im Hochlauf gewährleistet werden. Dem trägt das CISAF noch nicht ausreichend Rechnung. Die Anwendung von CCUS zum Beispiel soll nur förderfähig sein, wenn die vollständige Dekarbonisierung technisch nicht anders möglich ist (hard-to-abate); die zusätzlichen Vorgaben zum höheren Anteil von erneuerbarem Wasserstoff (zehn Prozent über dem durchschnittlichen nationalen Anteil an EE) im förderfähigen Wasserstoffmix sind zu restriktiv und behindern den Wasserstoffhochlauf. Auch werden Beihilfen zur Dekarbonisierung der Industrie erst nachrangig auf Bioenergie angewendet. Diese sollte allerdings gleichrangig zu Abwärmenutzung und erneuerbarer Wärme behandelt werden. Industrielle Flexibilität muss ebenfalls umfassend gefördert werden können (z. B. auch regelbare Kraft-Wärme-Koppelung). Die aktuelle Liste der förderfähigen Produkte deckt nur einen kleinen Teil der im NZIA als förderfähig geltenden Produkte ab. Trotz der Verabschiedung im Juni 2025 bleibt die Diskrepanz zwischen der umfassenden NZIA-Produktliste und den beihilferechtlichen Realitäten im CISAF ein Hindernis.

Die im CISAF vorgesehenen Fördermöglichkeiten betreffen weiterhin insbesondere Investitionskosten (CAPEX). Betriebskosten (OPEX) für klimafreundliche Technologien werden auf absehbare Zeit nicht auf ein wettbewerbsfähiges Niveau sinken und müssen ebenfalls förderfähig sein, zumal selbst der CID Fördermöglichkeiten für OPEX vorsieht.

Zwar lässt CISAF nun erstmals Strompreisentlastungen für energieintensive Verbraucher durch die Mitgliedsstaaten zu. Damit jedoch ein nachhaltiger Impuls für eine wettbewerbsfähige energieintensive Industrie und deren erfolgreiche Transformation daraus erfolgen kann, müssen die strengen Konditionen (wie nur 50 Prozent des Strombezugs beihilfefähig, Mindestpreis 50 EUR/MWh, maximal 3 Jahre, Erbringung ökologischer Gegenleistungen in Höhe von 50 Prozent der erhaltenen Entlastung usw.) angepasst werden. Nur ein langfristig planbarer, international wettbewerbsfähiger Strompreis kann Investitionen zur Elektrifizierung in der energieintensiven Industrie anreizen.

Insgesamt sind in Anbetracht einer drohenden De-Industrialisierung und Wettbewerbsnachteilen auf dem Weltmarkt ein unkomplizierteres Förderregime und der Abbau von Bürokratie sowie deutlich zügigere und rechtssichere Genehmigungsverfahren – auch für Industrievorhaben – notwendig.

2 Net Zero Industry Act

Standortqualitäten mit breit angelegten und ineinandergreifenden Maßnahmen stärken

2.1 Kerninhalt

Der im Juni 2024 in Kraft getretene Net Zero Industry Act (NZIA) flankiert den *Green Deal* und konnte auch als Antwort auf den Inflation Reduction Act der USA verstanden werden. Der im Dezember 2025 veröffentlichte Entwurf zum IAA spezifiziert die Vorgaben des NZIA und schreibt Fristen von 9-18 Monaten für „strategische Projekte“ vor und erweitert den Produktkatalog der bisherigen Liste an „Netto-Null-Technologien“ auf weitere Industrien wie die Grundstoffindustrie (Chemie, Stahl, Zement). Ferner gibt der NZIA das Ziel vor, bis 2030 40 Prozent des gesamten jährlichen EU-Bedarfs an Transformationstechnologien innerhalb der EU zu decken.

2.2 Position der vbw

Es ist von großer Bedeutung, dass der Standortnachteil, den die europäische Industrie durch strenge Klimaschutzanforderungen und hohe Energiepreise hat, ausgeglichen wird. Der NZIA beinhaltet gute Ansätze dafür, u.a. durch die Ermöglichung von Net-Zero-Acceleration-Valleys oder Erleichterung und nun auch Beschleunigung für Genehmigungsverfahren. Die Umsetzung ist bislang jedoch unzureichend und führt selten zu Verkürzungen bei Genehmigungsprozessen, da die Harmonisierung sich weiterhin verzögert, digitale Schnittstellen fehlen und Verfahren in verschiedenen Staaten unterschiedlich ablaufen. Dies führt dazu, dass der angekündigte behördliche „One-Stop-Shop“ bislang nicht europaweit ausgerollt werden konnte. Hier ist ein Realitätscheck und ein Nachsteuern notwendig. Zu begrüßen ist die Erweiterung von Netto-Null Technologien auf Grundstoffindustrien. Als nächstes muss die Anwendung sich in der Praxis auswirken.

Statt bei der Beschleunigung von Genehmigungen für Investitionsvorhaben nur Einzelbereiche zu adressieren, sollte das Genehmigungsregime insgesamt vereinfacht werden. Die Revision der Industrieemissionsrichtlinie (IED) ist insofern ein Negativbeispiel und führt in Summe zu weiter steigenden Anforderungen (Orientierung am Grenzwertsystem, zusätzliche Anforderungen wie ein Umweltmanagementsystem usw.) und zusätzlicher Komplexität. Solche Zielkonflikte gilt es, grundsätzlich zugunsten der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit aufzulösen. Hierfür ist der Umweltomnibus kraftvoll zu nutzen.

3 Klimapolitik

Internationale Vorbildfunktion nur bei Wahrung der Wirtschaftlichkeit und sozialen Verträglichkeit

3.1 Verordnung zur Schaffung von Klimaneutralität („Europäisches Klimagesetz“)

Mit dem „Europäischen Klimagesetz“ aus dem Jahr 2021 verpflichtet sich die EU, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen und bis 2030 ihre Netto-Treibhausgasemissionen um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Zur Erreichung der Klimaneutralität 2050 soll ein Zielpfad festgelegt und regelmäßig überprüft werden, der unter anderem Wirtschaftlichkeit, Kosteneffizienz, Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und die Bezahlbarkeit von Energie berücksichtigt. Am 06. Februar 2024 stellte die EU-Kommission ein weiteres, deutlich verschärftes Zwischenziel für das Jahr 2040 vor. Dieses sieht eine Reduktion der Netto-Treibhausgasemissionen um 90 Prozent gegenüber 1990 vor. Damit stehen insbesondere Industrie, Verkehr und Landwirtschaft unter weiter steigendem Transformationsdruck, während zentrale Voraussetzungen – etwa Infrastruktur, bezahlbare Energie und internationale Wettbewerbsfähigkeit – noch nicht ausreichend gesichert sind. Ende 2025 wurde eine regelmäßige (alle zwei Jahre stattfindende) Überprüfung der Klimaziele beschlossen. Zusätzlich ist es nun möglich, bis zu fünf Prozent der bis 2040 einzusparenden CO₂-Emissionen durch Kompensation im Ausland (International Credits) anzurechnen. Als Zwischenziel wurde vereinbart, die Emissionen bis 2035 um 66,25 bis 72,5 Prozent zu reduzieren.

3.2 Position der vbw

Die bayerische Wirtschaft unterstützt das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 angesichts der hohen Dringlichkeit, die Erderwärmung zu begrenzen. Das Europäische Klimagesetz schafft hierfür ein europäisches Level-Playing-Field. Jedoch muss berücksichtigt werden, dass ein international vergleichbarer Ordnungsrahmen bislang fehlt. Gleichzeitig ist eine nachhaltige Transformation zur Klimaneutralität nur mit und durch eine starke und zu jeder Zeit wettbewerbsfähige Industrie überhaupt möglich.

Die Zwischenziele für 2030, 2035 und 2040 sind sehr ambitioniert und nur unter erheblichen Anstrengungen realisierbar, wenn die Industrie im Gegenzug verlässlich, planbar und wirksam bei der Transformation unterstützt wird. Dazu zählen insbesondere wettbewerbsfähige Energiepreise und -verfügbarkeit, auch für Wasserstoff, ausreichende Infrastruktur, Planungssicherheit sowie technologieoffene Förderinstrumente. Ein ambitioniertes Klimaziel erfordert die regelmäßige Überprüfung, ob die grundsätzlichen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Transformation gegeben oder zumindest absehbar sind, um flankierende Maßnahmen ableiten zu können. Die Möglichkeiten der Anrechnung durch International

Credits sind grundsätzlich zu begrüßen, die Modalitäten sind allerdings noch nicht hinreichend geklärt.

Eine weitere Verschärfung der europäischen Klimaziele ist zum jetzigen Zeitpunkt abzulehnen. Insbesondere darf es zu keiner zusätzlichen Verschärfung der deutschen Klimaziele kommen, da dies die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Industrie weiter schwächen und Verlagerungseffekte zulasten des Standorts Deutschland und Europas begünstigen würde. Weitere Details finden Sie im vbw Positionspapier [Klimapolitik](#).

4 EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS)

Den Emissionshandel international entwickeln

4.1 Kerninhalt

Der europäische Emissionshandel (EU-ETS) ist seit 2005 das zentrale marktwirtschaftliche Klimaschutzinstrument der EU. Sein Zweck ist es, Treibhausgase dort zu senken, wo dies am günstigsten möglich ist, und ein verlässliches Preissignal für Investitionen in klimafreundliche Technologien zu setzen. Im Rahmen des Fit for 55-Pakets im Jahr 2021 beschloss die EU-Kommission die Einführung eines separaten Emissionshandelssystems (EU ETS 2) für den Straßenverkehr und den Gebäudebereich, der im Jahr 2028 startet.

EU ETS 1

Der ETS I folgt dem Prinzip „Cap and Trade“: Für Industrie, Energieerzeugung, Luftverkehr und Teile der Schifffahrt wird eine jährliche Obergrenze für Emissionen festgelegt, die über einen festen Reduktionspfad kontinuierlich abgesenkt wird. Unternehmen müssen für jede Tonne CO₂ ein Zertifikat vorweisen, das gehandelt werden kann. Wer Emissionen senkt, spart Kosten oder kann Zertifikate verkaufen; wer keine Reduktionen erzielt, muss Zertifikate zukaufen. Negativemissionen (z. B. CO₂-Abscheidung und -Speicherung) werden gegenwärtig nicht berücksichtigt; bis Mitte 2026 soll die Kommission jedoch einen Bericht zu der Frage vorlegen, wie diese bilanziert und berücksichtigt werden können. Bis 2030 soll innerhalb des EU-ETS 1 (Energie- und Industriesektor, Luft- und Seeverkehr) eine Minderung um 62 Prozent Emissionen im Vergleich zu 2005 erreicht werden. Der lineare Kürzungsfaktor beträgt in den Jahren 2024 bis 2027 5,1 Prozent und soll in den Jahren 2028 bis 2030 auf 5,38 Prozent steigen. Die Emissionsobergrenze soll um 90 Millionen Tonnen CO₂ in 2024 und 27 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr 2026 reduziert werden. Für Sektoren, die unter den CBAM fallen, soll zwischen 2026 und 2034 die kostenfreie Zuteilung von CO₂-Zertifikaten im ETS 1 reduziert werden. Ab 2034 soll es für diese Sektoren gar keine kostenfreien Zertifikate mehr geben. Das Carbon-Leakage-Risiko wird für in der EU hergestellte Produkte, die in Nicht-EU-Staaten exportiert werden, derzeit geprüft.

EU ETS 2

Wie im nationalen Brennstoffemissionshandel (nEHS) sollen die Inverkehrbringer der Brennstoffe in den Bereichen Gebäude und Straßenverkehr der Emissionshandelspflicht unterliegen (Upstream-Ansatz). Bis 2030 sollen die Emissionen um 43 Prozent im Vergleich zu 2005 sinken in weiteren Sektoren (wie Energiewirtschaft, verarbeitendes Gewerbe und Bausektor) soll die Emissionsminderung 42 Prozent im Vergleich zu 2005 betragen. Bislang galten keine EU-weiten Ziele für diese Sektoren, da sie der Lastenteilungsverordnung und damit den Mitgliedsstaaten unterlagen. Ende 2025 beschlossen die EU-Umweltminister die Verschiebung des Starts des EU ETS 2 von 2027 auf das Jahr 2028. Mitgliedsstaaten haben die Möglichkeit, die eingenommenen Mittel bereits im Jahr 2026 zu beantragen und über sogenannte Klimasozialpläne einzusetzen. Diese sollen dazu dienen soziale Härten als

Folge des CO₂-Preises abzufedern. Die Bundesregierung ist dazu angehalten den überfälligen Klimasozialplan einzureichen.

Die **Marktstabilitätsreserve (MSR)**, die dazu dient den Preis der CO₂-Zertifikate zu regulieren, wurde dahingehend modifiziert, dass seit 2023 24 Prozent der Umlaufmenge an CO₂-Zertifikaten (EU ETS 1) in die MSR überführt werden, wenn eine Schwelle von 833 Mio. Zertifikaten überschritten wird. Das Volumen der MSR wurde dabei ab 2024 auf 400 Millionen Zertifikate begrenzt. Der Überschuss wird gelöscht.

Im EU ETS 2 liegen die Schwellenwerte niedriger. Wenn weniger als 260 Mio. Zertifikate im Umlauf sind, werden Zertifikate (nach der Formel $100 \text{ Mio.} - 2 \cdot (\text{TNAC}^1 - 210 \text{ Mio.})$) freigegeben. Wenn die Schwelle von 400 Mio. Zertifikaten unterschritten wird, werden rund 100-200 Mio. Zertifikate freigegeben. Wenn das durchschnittliche Preisniveau über zwei Monate hinweg bei mehr als 45 Euro (inflationsbereinigt bei ca. 55-60 Euro) pro Zertifikat liegt, sollen bislang 20 Mio. und nach dem neuen Vorschlag 40 Mio. Zertifikate aus der MSR automatisch freigegeben werden. Ein neuer Vorschlag der EU-KOM v. November 2025 sieht eine dosierte Ausgabe von Zertifikaten vor, um Preissprünge zu vermeiden. Auch soll die MSR über 2030 hinaus ermöglicht werden, um eine Preissteuerung zu ermöglichen. Hierbei sollten ursprünglich alle Reservezertifikate gelöscht werden. Der Vorschlag beinhaltet auch ein sog. „revenue front loading“, das eine frühzeitige Ausschüttung von zukünftigen Einnahmen aus dem ETS 2 durch europäische Institutionen (wie die EIB) ankündigt. Hierbei werden den europäischen Mitgliedsstaaten vorab Mittel für die Transformation zur Verfügung stehen, um einen sanfteren Übergang zu ermöglichen.

Nach derzeitiger EU-Rechtslage wird das **Cap** in beiden Systemen so stark reduziert, dass etwa ab 2040 keine neuen Zertifikate mehr ausgegeben werden. Dieser Zeitpunkt ergibt sich aus den aktuell beschlossenen Reduktionsmechanismen. Für ETS I-pflichtige Unternehmen - dazu zählen rund 2/3 der bayerischen Industrie - bedeutet dies, dass Investitions- und Transformationsentscheidungen bereits heute auf eine treibhausgasneutrale Produktion in diesem Zeitraum ausgerichtet sein müssen.

Im Clean Industrial Deal schlägt die EU-KOM eine **Industrial Decarbonisation Bank** vor, deren Mittel sich aus den ETS-Einnahmen (im Innovation Fund) speisen und für Auktionen (auctions-as-a-service) für eine Dekarbonisation von industriellen Schlüsselprozessen eingesetzt werden. Später soll die Bank im Competitiveness Fund verortet werden.

4.2 Position der vbw

Es ist grundsätzlich zu begrüßen, dass im Rahmen des Fit-for-55-Pakets marktwirtschaftliche Instrumente eine zentrale Rolle zur Erreichung der Klimaziele einnehmen sollen. In den Hauptwettbewerbsregionen gibt es jedoch keine vergleichbar effektive CO₂-Bepreisung. Dadurch sind hiesige Hersteller bereits heute mit Kosten belastet, die Wettbewerber

¹ TNAC ist die „Total number of allowances in circulation“ – im Umlauf befindliche Zertifikate

nicht haben. Entsprechend muss der Emissionshandel zwingend durch weitere Maßnahmen ergänzt werden, die diesen Nachteil abfedern.

Die Ausgestaltung des CO₂-Preissystems ist maßgeblich für die industrielle Wertschöpfung in Bayern, Deutschland und Europa. Die Kombination aus sinkender Zertifikatsmenge, steigenden Preisen und dem Auslaufen der kostenlosen Zuteilung führt zu erheblichen Transformations- und Investitionsanforderungen. Gleichzeitig stellt die auf absehbare Zeit unzureichende Verfügbarkeit von regenerativen Energieträgern wie CO₂-neutralem Wasserstoff zu wettbewerbsfähigen Konditionen sowie der dazu gehörigen Infrastrukturen ein wesentliches Hemmnis für die Transformation der Wirtschaft dar. Die gewünschte Lenkungswirkung der CO₂-Preise kann nicht eintreten, solange keine adäquaten Alternativen zur Verfügung stehen. Gleichzeitig werden so Investitionen verhindert oder finden im außereuropäischen Ausland statt.

Um einen ausreichenden Carbon-Leakage-Schutz zu gewährleisten, bis die notwendigen Bedingungen für eine erfolgreiche Transformation erfüllt sind, müssen daher umgehend substanzielle Anpassungen in der EU-ETS-Richtlinie erfolgen. Der lineare Reduktionsfaktor (LRF) sollte sich am europäischen Klimaziel ausrichten, der EU-ETS Cap also erst im Zieljahr auslaufen (derzeit im Jahr 2050). Das Einstellen und Löschen von Zertifikaten über die Marktstabilitätsreserve muss ausgesetzt werden. Die kostenlose Zuteilung gilt es auf dem Niveau von 2025 fortzuführen, das gilt auch für CBAM-Produkte.

Der EU-ETS 1 muss vom „Absolut-Null“- zum „Netto-Null“-System weiterentwickelt werden. Stand heute ist der EU-ETS 1 ein sogenanntes „Absolut-Null“- System. Das heißt, dass nach Auslaufen des EU-ETS keine Emissionen mehr in die Atmosphäre austreten dürfen. Dies ist unrealistisch, da perspektivisch auch zu diesem Zeitpunkt schwer und nicht-vermeidbare Emissionen verbleiben. So verbleibt etwa auch bei der CO₂-Abscheidung mittels CCS ein kleiner Teil Restemissionen. Das Ziel der THG-Neutralität lässt dafür, neben der Vermeidung von Emissionen, prinzipiell auch einen bilanziellen Ausgleich dieser Emissionen zu. Das sollte auch der EU-ETS 1 berücksichtigen und damit zu einem Netto-Null-System weiterentwickelt werden.

Die Einrichtung einer Industrial Decarbonisation Bank kann ein sinnvolles Instrument sein; der Zugriff der EU auf bisher den Mitgliedstaaten zustehenden Einnahmen ist es nicht. Die Einnahmen aus Zertifikatsverkäufen im Rahmen des EU-ETS sind bereits für Maßnahmen eingeplant, die die industrielle Transformation ermöglichen und erleichtern.

5 CO₂-Grenzausgleichsmechanismus (EU-CBAM)

Konsequent Umhungungsmöglichkeiten ausschließen

5.1 Kerninhalt

Im Rahmen des Fit-for-55-Pakets hat die EU-Kommission die Einführung eines Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) beschlossen. Der CBAM soll Carbon Leakage, d. h. die Verlagerung von CO₂-Emissionen in Nicht-EU-Länder mit geringeren Klimaschutzauflagen, vermeiden. Dazu sollen importierte Produkte mit ähnlichen CO₂-Kosten wie inländisch hergestellte Produkte belastet werden. Der neue Mechanismus soll in den Sektoren, die unter den CBAM fallen, schrittweise die kostenfreie Zuteilung im Rahmen des EU-ETS ersetzen.

Nach Beendigung der Übergangsphase, hat ab 01. Januar 2026 die Regelphase begonnen. Zu den erfassten Produkten gehören Zement, Strom, Düngemittel, Eisen und Stahl, Wasserstoff, Aluminium sowie einige vor- und nachgelagerte Produkte (Schrauben, Rohre, usw.). In den Berichten sind unter anderem die Mengen der im vorherigen Quartal importierten Waren sowie die damit verbundenen direkten und indirekten Emissionen aufzuführen. Ab 2026 müssen die Importeure anstelle der Quartalsberichte jährliche CBAM-Erklärungen abgeben. Der verpflichtende Handel mit CO₂-Zertifikaten wurde zurecht um ein Jahr, auf 2027, verschoben.

Die EU-Kommission hat im Rahmen der Omnibusverordnung vom 26. Februar 2025 Anpassungsvorschläge („CBAM Simplification“) und im Dezember 2025 einen Entwurf vorgelegt, um den CBAM bürokratieärmer auszugestalten und die Überschneidungen mit dem EU ETS zu minimieren. Die für die Betroffenheit von Inverkehrbringern von Treibstoffen ausschlaggebende Grenze beläuft sich auf 50 Tonnen jährlich: Importeure, die unterhalb von 50 Tonnen Eisen, Stahl, Aluminium, Düngemittel und Zement importieren, sollen von den Pflichten des CBAM ausgenommen werden. Die EU-Kommission schlägt in ihrem Entwurf einen temporären Dekarbonisierungsfonds vor, der Exportnachteile ausgleichen soll. Gespeist werden soll der Fonds aber zum Teil aus Mitteln, die bisher den Mitgliedstaaten zugeordnet und dort auch entsprechend für die Unterstützung der Transformation eingeplant sind.

5.2 Position vbw

Europäische Unternehmen haben Wettbewerbsnachteile gegenüber Betrieben aus Ländern, die keine oder geringere Steuern / Abgaben auf CO₂-Emissionen zu leisten haben beziehungsweise geringeren Klimaschutzanforderungen unterliegen. Von daher ist das

CO₂-Grenzausgleichsmechanismus (EU-CBAM)

Ziel richtig, diese Wettbewerbsnachteile abzubauen. Ein Grenzausgleichsmechanismus ist jedoch dafür ungeeignet. Insbesondere die handelspolitischen Risiken, die leichte Umgehbarkeit der Regelungen für ausländische Importeure, der massive Bürokratieaufwand und die Unklarheit, ob er einen verlässlichen und mindestens genauso starken sowie umfassenden Carbon-Leakage-Schutz bietet wie die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten und die Strompreiskompensation, sind für die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Europa sehr kritisch zu sehen.

Die bisherigen Vorschläge des Exportrabatts sind nicht passend und gefährden den Einsatz von Mitteln für die Transformation im Inland. Hinzu kommt, dass bei einem hohen Grad an inner- und außereuropäischer Verflechtung von komplexen industriellen Wertschöpfungsketten erhebliche Wettbewerbsverzerrungen für nachgelagerte Produkte im EU-Binnenmarkt und auf EU-Exportmärkten entstehen könnten.

Klar vorzugswürdig wäre es, das EU-ETS im internationalen Kontext weiterzuentwickeln, einen globalen CO₂-Preis anzustreben und den klimaneutralen Umbau der europäischen Industrie durch Carbon Contracts for Difference zu flankieren. In jedem Fall ist die Europäische Kommission gefordert, in Kooperationen mit anderen WTO-Ländern langfristig nach einer alternativen Lösung zu suchen. Eine Ausweitung des CBAM auf andere Produkte kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt keinesfalls in Betracht kommen.

Die freie Zuteilung von Zertifikaten und die Strompreiskompensation sind aufrecht zu erhalten. Die bewährten Carbon-Leakage-Schutz-Maßnahmen dürfen nur dann ersetzt werden, wenn neue Instrumente einen mindestens gleichwertigen Schutz gewährleistet.

6 Verkehrspolitik

Wettbewerbsfähigkeit und Innovationsbedingungen verbessern

6.1 Fahrzeugindustrie muss starke Herausforderungen bewältigen

Die europäische Fahrzeugindustrie sieht sich mit beispiellosen Herausforderungen konfrontiert: technologischer Wandel, veränderte Marktbedingungen und regulatorische Anforderungen setzen die Industrie unter Druck. Hinzu kommen überbordende Bürokratie, schwache Nachfrage im In- und Aus-land, Konkurrenz aus China sowie die US-Zollpolitik. Gleichzeitig ist die Branche einer der wichtigsten Industriezweige der EU und ein bedeutender Innovationstreiber.

6.2 EU-Aktionsplan für die Fahrzeugindustrie

Die EU-Kommission will im Rahmen des Clean Industrial Deal zu Recht mit dem Aktionsplan für die Fahrzeugindustrie vom 05. März 2025 Hersteller und Zulieferer im globalen Wettbewerb stärken. Etliche wichtige Themen werden aufgegriffen, beispielsweise die Flottenregulierung, die gezielte Stärkung zentraler Technologien wie der Batteriefertigung und der Ausbau der Ladeinfrastruktur. Erfreulich ist auch, dass Bürokratieabbau speziell für die Automobilindustrie und die Vereinfachung von Vorschriften folgen sollen.

Ein erster Schritt ist bereits umgesetzt: EU-Parlament und EU-Rat haben die Flexibilisierungsmöglichkeit (sog. Banking-&-Borrowing-System) gebilligt, wonach die Automobilhersteller ihre Zielvorgaben für die Einhaltung der CO₂-Zielvorgaben erfüllen, indem sie ihre Leistung als Durchschnitt über einen Zeitraum von drei Jahren (2025-2027) angeben, so dass eine Nichterfüllung der Zielvorgaben in einem oder zwei Jahren durch Übererfüllung in dem/den anderen Jahr(en) ausgeglichen werden kann.

Der EU-Aktionsplan muss mit den richtigen Maßnahmen unterlegt werden, die zügig umzusetzen sind. Das gilt unter anderem für den zügigen Aufbau eines europaweiten Netzes an Ladeinfrastruktur und den Hochlauf des bidirektionalen Ladens sowie die Produktion und Bereitstellung alternativer Kraftstoffe.

6.3 EU-Automobilpaket

6.3.1 Kerninhalte

Das am 16. Dezember 2025 von der EU-Kommission vorgestellte Automobilpaket enthält folgende Kernpunkte:

- Der Flottengrenzwert für 2035 liegt nicht länger bei 0 mg (Emissionen „am Auspuff“). Zehn Prozent der eigentlich zu reduzierenden Emissionen können kompensiert werden, so dass in begrenztem Umfang auch Fahrzeuge mit Verbrennungsantrieb (Hybride, Verbrenner) zugelassen werden können. Für die Produktion kleiner Elektrofahrzeuge in der EU wird ein zusätzlicher Anreiz gewährt (gehen mit 1,3 statt mit 1,0 in die Zählung ein) und eine neue Pkw-Kategorie eingeführt, die die Gewährung sonstiger Vorteile durch die Mitgliedstaaten erleichtern soll.
- Die Kompensation kann durch die Verwendung von kohlenstoffarmen Stahl aus der EU (bis zu sieben Prozentpunkte) und die Verwendung von E- und Biokraftstoffen (bis zu drei Prozentpunkte) erfolgen.
- Nutzfahrzeuge erhalten Erleichterungen beim Sammeln von Emissionsgutschriften: während die Hersteller derzeit nur Gutschriften erhalten können, wenn ihre CO₂-Emissionen unter einer linearen CO₂-Emissionsreduktionskurve liegen, könnten sie nach dem Vorschlag Gutschriften generieren, sobald ihre CO₂-Emissionen unter ihrem jährlichen CO₂-Emissionsziel liegen.
- Die Mitgliedstaaten dürfen finanzielle Anreize für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Unternehmensfahrzeugen nur für emissionsarme oder emissionsfreie Fahrzeugen gewähren, die in der EU hergestellt werden.
- Ab 2030 müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass ein Mindestanteil neuer Firmenwagen und Lieferwagen, die von großen Unternehmen zugelassen werden, emissionsfrei oder emissionsarm ist. In Deutschland liegt dieser Zielwert im Jahr 2035 sowohl bei Pkw als auch bei Lieferwagen bei 95 Prozent. Im Jahr 2030 liegt er bei 54 (Pkw) bzw. 43 (Vans) Prozent für emissionsfreie Fahrzeuge respektive bei 83 bzw. 48 Prozent inklusive Niedrigemissionsfahrzeuge.

6.3.2 Position vbw

Die vbw sieht das von der EU-Kommission vorgestellte Automobilpaket kritisch. Grundsätzlich ist zwar zu begrüßen, dass die EU-Kommission den Handlungsdruck anerkennt. Sie zieht allerdings die falschen Konsequenzen: Hauptprobleme bei der aktuellen Flottenregulierung sind einerseits die fehlende Technologieoffenheit und andererseits der Ansatz, Hersteller von Pkw und Nutzfahrzeugen für etwas zu bestrafen, das weitgehend außerhalb ihres Verantwortungsbereichs liegt. Die nun vorgeschlagenen Anpassungen lösen diese Probleme nicht, so positiv auf den ersten Blick eine Lockerung beim unrealistischen 100 Prozent-Ziel bis 2035 auch erscheinen mag.

Es besteht deutlicher Nachbesserungsbedarf. Die Transformation hin zu einer klimaneutralen Mobilität erfordert echte Technologieoffenheit bei den Antriebsarten und so muss auch die Flexibilisierung des Emissionsminderungsziels ausgestaltet werden. Die Industrie braucht Planungssicherheit. Der Einsatz von grünem Stahl wäre dagegen ein neuer Unsicherheitsfaktor: Die notwendigen Voraussetzungen für dessen Produktion in Europa zu wettbewerbsfähigen Preisen sind noch gar nicht gegeben und können von den OEM auch nicht beeinflusst werden. Hier sind vielmehr die EU selbst und die Nationalstaaten gefordert. Wenn dieser Aspekt mit der Flottenregulierung verknüpft werden soll, muss die EU zugleich auch umgehend und als Bestandteil des Pakets die Weichen dafür stellen (u. a.

wesentlich schnellerer Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft, weitere Lockerung der Beihilfenvorschriften, ggf. zusätzliche Subventionen, Nachbesserungen am CBAM etc.). Zudem mangelt es weiterhin an fairen Rahmenbedingungen für die Anerkennung erneuerbarer Kraftstoffe (siehe unten Kapitel 7) und einer europaweit ausgebauten Ladeinfrastruktur. Solange nicht EU-weit eine flächendeckende Ladeinfrastruktur für Pkw und Nutzfahrzeuge zur Verfügung steht, darf eine Kaufzurückhaltung nicht den OEM angelastet werden.

Es muss daher deutliche Nachbesserungen beim Autopaket geben. Das gilt selbstverständlich auch für Nutzfahrzeughersteller, die ebenso auf greifbare Erleichterungen angewiesen sind wie Pkw-Hersteller.

7 Rahmenbedingungen für alternative Kraft- und Brennstoffe

Praxistaugliche Bedingungen für erneuerbare Energiequellen schaffen

7.1 Kerninhalt

Anders als zuvor die RED II gibt die Renewable Energy Directive (RED III) verpflichtende Sektorziele für Straße, Schiene, Luft, Schifffahrt vor. Der Mindestanteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch im Verkehrssektor soll 2030 29 Prozent betragen. Möglich ist alternativ eine Reduzierung der Treibhausgase (THG) um mindestens 14,5 Prozent im Vergleich zu den Emissionen, die durch den Einsatz fossiler Kraftstoffe entstanden wären; RED III enthält zudem eine gemeinsame Unterquote.

Für Verkehr und Industrie werden zusätzlich Mindestanteile (5,5 Prozent fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBOs bis 2030) an RFNBOs (erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs) vorgegeben und damit erstmals auf Unternehmensebene, statt wie bisher auf Staaten- oder Sektorebene (Industriequote), reguliert. Der Anteil der RNBOs am Endenergieeinsatz von Wasserstoff muss 2030 42 Prozent betragen. Damit soll der Einsatz grünen Wasserstoffs abgesichert werden.

RFNBOs werden als flüssige und gasförmige Kraftstoffe auf Basis erneuerbarer Energiequellen (ausgenommen Biomasse) definiert. Sie müssen eine minimale THG-Reduktion von 70 Prozent im Vergleich zu einem fossilen Äquivalent erreichen.

Für die THG-Berechnung wurden für den Strombezug Grünstromkriterien festgelegt. Diese beinhalten strikte Vorgaben, wie zeitliche und geografische Korrelation, sowie die Zusätzlichkeit von Grünstrom oder ein Power Purchase Agreement (PPA) für Erneuerbare Energien als Voraussetzung für die Anrechnung als „erneuerbarer Strom“. Diese sind komplex gestaltet und stellen Akteure vor bürokratische Herausforderungen.

Die Umsetzung der RED III auf Bundesebene wird derzeit mit einem neuen Vorschlag zur Anpassung des 38. Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) debattiert.

Im BImSchG fordert die nationale Umsetzung eine THG-Minderung von 25 Prozent anstatt der von der RED III geforderten 14,5 Prozent für den Verkehr. Statt auf ein Gesamtziel zu setzen, gibt die Politik den Weg dorthin vor. Ein Anteil von zwei Prozent für fortschrittliche Biokraftstoffe für das Jahr 2026 und drei Prozent im Jahr 2030; der Anteil von RFNBOs muss 2026 0,1 Prozent und im Jahr 2030 fünf Prozent betragen. Dies übertrifft die von der EU vorgegebenen gesamthaften fünf Prozent deutlich.

Bisher ermöglichten Mehrfachanrechnungen es Unternehmen, politisch gewollte Optionen wie RFNBOs oder Ladestrom mit einem Vielfachen ihres tatsächlichen Energiegehalts auf die Quote anzurechnen, um Investitionen attraktiver zu machen. Der aktuelle

Gesetzentwurf der Bundesregierung sieht vor, diese Mehrfachanrechnungen wie folgt anzupassen bzw. auslaufen zu lassen:

- Fortschrittliche Biokraftstoffe: Die Mehrfachanrechnung soll hierfür laut Gesetzentwurf bereits ab 2026 nicht mehr möglich sein;
- Ladestrom: Die Mehrfachanrechnung für Ladestrom soll schrittweise wegfallen und ab 2035 ganz wegfallen;
- RFNBOs: Für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (einschließlich Wasserstoff) soll die Mehrfachanrechnung ab 2040 entfallen.

7.2 Position der vbw

Die Zielvorgabe für die Industrie, einen Anteil in Höhe von 42 Prozent erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (Renewable Fuels of Non-Biological Origin, RFNBO) am Gesamteinsatz von Wasserstoff zu erreichen, darf bei der Umsetzung in die nationale Gesetzgebung nicht auf der Unternehmensebene verankert werden. Es zeigt sich außerdem zunehmend, dass die Strombezugskriterien (gem. Art. 27 RED) für RFNBO deutlich zu restriktiv sind, die Herstellung von grünem Wasserstoff verteuern und damit in der Frühphase des Markthochlaufs wichtige Investitionen in Elektrolyseure sowie alternative Wasserstoffherzeugungstechnologien verhindern. Widersprüche, die aus der Industriequote für grünen Wasserstoff resultieren, müssen so aufgelöst werden, dass der Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft nicht an anfänglich zu hohen Anforderungen scheitert.

Zentral wird sein, dass die im delegierten Rechtsakt 2023/1184 festgelegten Kriterien bereits 2026 angepasst werden und nicht erst wie vorgesehen 2028 einer Überprüfung unterliegen. Konkret sind folgende Änderungen notwendig.

- Das Zusätzlichkeitskriterium (zeitliche und geografische Korrelation) sollte erst ab 2035 statt 2028 greifen;
- Gleichzeitig sollte die monatliche Korrelation beibehalten und auf die Umstellung auf stündliche Korrelation ab 2030 verzichtet werden, oder zumindest eine Verschiebung der Scharfstellung der stündlichen Korrelation analog zur Zusätzlichkeit auf 2035 erfolgen;
- Zudem braucht es eine erweiterte Flexibilität bei der CO₂-Bilanzierung, etwa durch eine stundenscharfe Berechnung der CO₂-Intensität sowie des EE-Anteils des Strombezugs.

Besser als eine Festlegung der Kohlenstoffintensität (Carbon Intensity, CI) auf den Wert ~3.38 kg CO₂e/kgH₂, für die Bewertung als RFNBO wäre es, mit alternativen Kraftstoffen bestimmte Mindesteinsparungen bei Treibhausgasemissionen im Vergleich zu fossilen Referenzkraftstoffen vorzugeben. Sollte der CI-Wert aufgrund nicht vorhersehbarer Umstände in der Produktion oder beim Transport aus einem außereuropäischen Land überschritten werden, droht ein starker Wertverfall dieses Energieträgers. Es sollte vielmehr auf die bewährten Instrumente der marktwirtschaftlichen Instrumente der CO₂-Bepreisung gesetzt werden. Um den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft nicht zu behindern, dürfen generell keine überzogenen Anforderungen aufgestellt werden.

Eine zusätzliche Verschärfung der Grünstromkriterien auf nationaler Ebene darf es nicht geben.

8 Erneuerbare Energien

Erneuerbare Energien, Wasserstoff und Netze schneller ausbauen und fördern

8.1 Kerninhalt

Die ursprünglichen Vorhaben im Rahmen des *Green Deal* wurden angesichts der Energiekrise im Zuge des Russland-Ukraine-Kriegs durch den REPower-EU-Plan neu gefasst bzw. ergänzt. Damit der Energiesektor der EU unabhängiger von fossilen Brennstoffen wird, investiert die Europäische Investitionsbank (EIB) regelmäßig hohe Fördersummen in den Aufbau Erneuerbarer Energien. Nach Aktualisierung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) soll der Anteil erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch bis 2030 auf 42,5 Prozent angehoben werden, ergänzt durch eine freiwillige Aufstockung um 2,5 Prozent. Bisher lag die Vorgabe bei 27 Prozent und der aktuelle Anteil erneuerbarer Energie am Energieverbrauch liegt EU-weit weiterhin deutlich darunter und macht eine erhebliche Beschleunigung von Ausbau und Genehmigungen in den Mitgliedstaaten erforderlich. Zudem wurden im Rahmen der Erneuerbare-Energien-Richtlinie diverse sektorspezifischen Zielvorgaben vorgeschlagen.

Um die EU-Ziele für 2030 zu erreichen, sieht die EU-Strategie für Solarenergie bis 2030 die installierte PV-Kapazität von 600 GW vor. Die EU-Solarstrategie enthält auch eine Solar-dach-Initiative und setzt verstärkt auf eine bessere Integration von Photovoltaik in Netze und Gebäude. Für die Industrie sind dabei insbesondere wettbewerbsfähige Strompreise, verlässliche Netzanschlüsse und eine hohe Systemintegration entscheidend. Die Einführungsrate von Wärmepumpen soll verdoppelt werden. Außerdem sollen im Rahmen des EU Grid Packages die Genehmigungsverfahren für Großprojekte im Bereich der erneuerbaren Energien beschleunigt werden. Vor diesem Hintergrund sollten die Mitgliedsstaaten spezielle Gebiete für erneuerbare Energien (Energieerzeugung, Netze und Speicher) einrichten, in denen verkürzte und vereinfachte Genehmigungsverfahren in Gebieten mit geringeren Umweltrisiken gelten. Nach der EU-Strategie für Offshore-Windkraft soll deren Kapazität soll in Europa bis 2030 auf mindestens 60 GW und bis 2050 auf 300 GW ausgebaut werden. Ergänzt werden soll dies bis 2050 durch 40 GW an Meeresenergie sowie durch erneuerbare Offshore-Energie aus anderen Quellen wie schwimmende Wind- und Solaranlagen.

Auch der EU-Energiebinnenmarkt soll weiter ausgebaut und digitalisiert werden. Die Integration erneuerbarer Energien erfordert zunehmend flexible, digitale und steuerbare Energiesysteme, die durch innovative und digitale Technologien unterstützt werden. Ein Biomethan-Aktionsplan sieht ebenfalls Instrumente vor, darunter eine neue Industrieallianz für Biomethan und finanzielle Anreize, um die Produktion bis 2030 auf 35 Milliarden Kubikmeter zu steigern.

Zudem soll die Wasserstoffwirtschaft in der EU massiv hochgefahren werden. Mit der europäischen Wasserstoffstrategie wird die Rolle von Wasserstoff zum Erreichen der Klimaziele anerkannt. Die EU-Kommission setzt im Rahmen der europäischen Wasserstoffstrategie besonders mittel- und langfristig auf Wasserstoff aus erneuerbaren Energien, erkennt jedoch übergangsweise auch die Bedeutung von Wasserstoff aus Erdgas mit CO₂-Abscheidung (CCS) an, um den Markthochlauf abzusichern. Bis 2030 soll die Produktion von grünem Wasserstoff in der EU auf zehn Millionen Tonnen anwachsen. Von 2030 bis 2050 sollen die Technologien für erneuerbaren Wasserstoff ausgereift sein und in großem Maßstab in allen Sektoren, in denen die Dekarbonisierung schwierig ist, eingesetzt werden.

Auch die Senkung des Energieverbrauchs ist aus Sicht der EU-Kommission von entscheidender Bedeutung, um sowohl die Emissionen als auch die Energiekosten für Verbraucher und Industrie zu verringern. Bis 2030 soll der EU-weite Endenergieverbrauch um 11,7 Prozent (verbindlich) gegenüber den Prognosen von 2020 sinken (dem gingen seit 2018 mehrfache Änderungen dieses Energieeffizienzziels voraus). Die EU-Mitgliedsstaaten sollen mit indikativen nationalen Beiträgen zur Erreichung der EU-weiten Energieeffizienzziele beitragen.

Schließlich legt die EU-Kommission einen Fokus auf bezahlbarer Energie. Der *Affordable Energy Action Plan* (Aktionsplan für bezahlbare Energie) bedient sich aus einem breiten Instrumentenkasten, um die Preise strukturell wieder auf ein international wettbewerbsfähiges Niveau zu bringen. Dabei wird ausdrücklich anerkannt, dass hohe Energiepreise die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie gefährden. Wichtige Punkte sind unter anderem der Ausbau der erneuerbaren Energien und der Stromnetzinfrastruktur, Verfahrensbeschleunigungen, Stärkung von Effizienz- und Flexibilitätsmechanismen sowie insgesamt die Vertiefung der bereits erwähnten Energieunion, damit Entlastung auch tatsächlich bei Industrie und Mittelstand ankommt.

8.2 Position der vbw

Es ist richtig, die erneuerbaren Energien europaweit stärker auszubauen. Ein beschleunigter und synchroner Ausbau von Speichern und Netzen (in Kombination mit ausreichend gesicherter, grundlastfähiger Kraftwerksleistung) ist dabei zwingende Voraussetzung. Zentraler Baustein der nachhaltigen Transformation der europäischen Wirtschaft ist eine erfolgreiche Energiewende. Erfolgreich ist sie nur dann, wenn jederzeit Versorgungssicherheit gewährleistet werden kann – darauf muss auch die europäische Politik ausgerichtet werden, namentlich im Zusammenhang mit dem Weiterbetrieb und Neubau von derzeit mit fossilen Brennstoffen betriebenen Kraftwerken.

Durch die zunehmende Elektrifizierung wird auch der Energieverbrauch insgesamt sinken, da ein strombasiertes Energiesystem deutlich effizienter ist (primärenergetische Effizienz). Gleichzeitig wird der Stromverbrauch jedoch erheblich steigen, insbesondere durch Industrie, Verkehr, Wärme und PtX-Anwendungen (z. B. Wasserstoffelektrolyse oder synthetische Kraftstoffe). Dies erfordert einen deutlich ambitionierteren Ausbaupfad für

erneuerbare Energien und Netze, als er derzeit vorgegeben ist und teilweise politisch wieder in Frage gestellt wird. Die im Sinne der Transformation erwünschte wachsende Bedeutung von Strom muss auch z. B. in der Energieeffizienzrichtlinie angemessen berücksichtigt werden: absolute Einsparziele sind insoweit absolut kontraproduktiv und müssen durch relative/spezifische Effizienzziele ersetzt werden.

Um mehr Energieeffizienz und -einsparung zu erreichen, ist auf Freiwilligkeit und Positivanreize zu setzen. Zwangsmaßnahmen oder zusätzliche Belastungen gefährden Akzeptanz und Investitionsbereitschaft. Beim Thema Flexibilität sind die Rahmenbedingungen so anzupassen, dass alle Flexibilitätsoptionen bei Erzeugung, Übertragung, Speicherung und Verbrauch aktiviert werden können.

Die EU und die einzelnen Mitgliedsstaaten stehen jetzt in der Pflicht, möglichst schnell die erforderliche Infrastruktur (z. B. Fernwärmenetze für den Gebäudebereich, aber auch Stromnetze, Wasserstoffinfrastruktur, CO₂-Infrastruktur) bereitzustellen, die gesetzlichen und regulatorische Rahmenbedingungen zu schaffen und wettbewerbsfähige Investitionsbedingungen für den raschen Ausbau sicherzustellen. Unternehmen müssen bei der Transformation stärker unterstützt werden.

Der grenzüberschreitende Stromaustausch trägt zur Steigerung der Versorgungssicherheit bei und führt zu günstigeren Kosten bei der Stromversorgung. Der europäische Energiebinnenmarkt muss weiter vertieft und der geplante Netzausbau mit höchster Priorität umgesetzt werden. Die hohen Anforderungen der EU für den zonenübergreifenden Stromhandel sind zwar grundsätzlich richtig, müssen jedoch für eine Übergangszeit gelockert werden. Eine Aufteilung der deutschen Strompreiszone, wie im Report der europäischen Agentur der Energieregulierungsbehörden (ACER) vorgeschlagen, ist unbedingt zu vermeiden. Die Planbarkeit von Investitionen für Industrie, Energiewirtschaft und auch für den weiteren Netzausbau würde dadurch auf Jahre hinaus beeinträchtigt. Jede Schwächung der Industriezentren in Süddeutschland würde auch Europa hart treffen, da die Abwanderung tendenziell nach Asien oder die USA stattfinden würde. Außerdem werden ohnehin verstärkt Anstrengungen unternommen, den strukturellen Engpass durch einen schnelleren Ausbau der Netze und der erneuerbaren Energien im Süden zu beseitigen.

Für den Erhalt bestehender Wertschöpfungsketten in der energieintensiven Industrie in Deutschland ist ein rechtzeitiger Zugang zum europäischen Wasserstoffnetz von großer Bedeutung. Der Ausbau eines Wasserstoffnetzes, das alle Erzeugungs- und Verbrauchsschwerpunkte prioritär erschließt, muss mit Hochdruck vorangetrieben werden. Dabei ist europaweit auf eine integrierte Netzplanung für Strom, Gas und Wasserstoff zu achten. Voraussetzung für die notwendigen privatwirtschaftlichen Investitionen in die Infrastruktur ist eine europäische Lösung für das De-risking der grenzüberschreitenden Verbindungen des europäischen Wasserstoffnetzes. Gleichzeitig sind verlässliche Finanzierungsmodelle und Fördermechanismen für die Produktion und die Nutzung von Wasserstoff geboten, um später Skaleneffekte realisieren zu können.

Auch über die Grenzen der EU hinaus ist eine koordinierende Funktion wichtig, da H₂ in erheblichem Umfang importiert werden wird. Kooperationen müssen im Sinne der

Diversifizierung nicht nur mit Ländern im Norden Europas eingegangen werden, sondern auch mit sonnen- und windreichen Ländern in anderen Teilen der Welt, beispielsweise Nordafrika. Die EU sollte sich aktiv in die Entwicklung der Pipeline-Infrastruktur einbringen. Die Anerkennung des sog. Südkorridors als Energy Highway und Global Gate Projekt der EU ist ein erster Schritt, dem weitere folgen müssen, beispielsweise zur Erschließung des Importpotenzials aus Marokko.

Zudem müssen effektive Anreize für Negativemissionen bzw. die Nutzung von CO₂-Abscheidung, Speicherung und Nutzung (CCUS) gesetzt werden. Ohne CCUS sind die ambitionierten Klimaziele nicht zu erreichen. Auch ein europäisches CO₂-Transportnetz muss geplant und möglichst schnell umgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund ist die EU Industrial Carbon Management Strategie vom Februar 2024 zu begrüßen, die den europäischen Markt als „Einheitsmarkt“ errichten soll. Ziel ist es, bis 2030 eine Speicherkapazität für 50 Millionen Tonnen CO₂ aufzubauen und im Jahr 2040 „Industrial Carbon Management“ als integralen Bestandteil der wirtschaftlichen Aktivitäten Europas zu etablieren.

Richtig ist auch der Ansatz, die Biomethanproduktion erheblich zu steigern. Gerade bei Abfall- und Reststoffen gibt es noch ein großes ungenutztes Potenzial. Damit es gehoben werden kann, müssen insbesondere auf nationaler Ebene die Rahmenbedingungen verbessert werden. Dies gilt im gleichen Maße für den Bereich der Wasserkraft. Zu begrüßen ist, dass Holzenergie mit der RED III als erneuerbar anerkannt wurde. Auch in diesen Bereichen sollten bestehende Ausbaupotentiale konsequent genutzt werden.

Bei den Energiepreisen wird eine sofortige Kostenentlastung benötigt. Jegliche zusätzliche Belastungen sind strikt zu vermeiden. Die Bezahlbarkeit von Energie muss auch auf europäischer Ebene künftig deutlich mehr im Fokus stehen. Der *Affordable Energy Action Plan* ist ein Anfang: So erkennt die EU-Kommission darin ausdrücklich an, dass die Energiepreise viel zu hoch sind und strebt wettbewerbsfähige Energiepreise an. Entscheidend wird die zügige und effiziente Umsetzung der Ankündigungen sein, beispielsweise des *Industrial Accelerator Act* für die Unterstützung der energieintensiven Industrie (in diesem Zusammenhang muss die veraltete KUEBLL Liste aktualisiert und überarbeitet werden). Für diese ist außerdem die schnellstmögliche Einführung eines nachhaltig kostensenkenden Industriestrompreises essenziell. Die EU-Kommission muss für eine nachhaltige Wirksamkeit den beihilferechtlichen Rahmen CISAF verbessern und erweitern.

Weiterführende Informationen finden Sie im vbw Positionspapier [Aufbau der Wasserstoffwirtschaft](#) und [Klimapolitik](#) sowie [Energiepolitik](#).

9 REACH und CLP

Innovative und nachhaltige Verwendung von Chemikalien sicherstellen

9.1 Kerninhalt

Das geltende Chemikalienrecht ist im Wesentlichen durch die EU-Verordnungen REACH (Registration, Evaluation, Authorisation of Chemicals) und CLP (Classification, Labelling and Packaging) geprägt. In REACH sind die Registrierung, die Bewertung, die Zulassung und die Beschränkung von Chemikalien – also das Herstellen, Inverkehrbringen, die Verwendung sowie Informationspflichten für nachgeschaltete Anwender geregelt. Die CLP-Verordnung legt die europaweit einheitliche Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen fest und setzt zudem das global harmonisierte System der Vereinten Nationen (GHS) um.

Die Kommission plant eine gezielte Revision von REACH, in der sie – in Übereinstimmung mit dem Null-Schadstoff-Aktionsplan als Initiative im Rahmen des Green Deals – unter anderem neue Verwendungsbeschränkungen und eine umfassende Regulierung von Stoffgruppen mit bestimmten Eigenschaften (zum Beispiel Persistenz) vorsieht. Wann das Gesetzgebungsverfahren zur Änderung der REACH-Verordnung im Detail beginnt, ist derzeit offen.

Die anstehende REACH-Revision wirft mit dem PFAS-Beschränkungsossier bereits ihre Schatten voraus. Die Stoffgruppe der PFAS (per- und polyfluorierte Chemikalien) umfasst mehr als 10.000 bekannte Stoffe, die wasser-, fett- und schmutzabweisend sowie chemisch und thermisch sehr stabil sind. Man spricht deshalb auch von sogenannten "Ewigkeitschemikalien". Aufgrund ihrer Eigenschaften werden sie in zahlreichen Anwendungen gebraucht. Aktuell laufen die Prüfungen bei der europäischen Chemikalienagentur ECHA. Wenn diese ihre Stellungnahme erarbeitet hat, ist es Aufgabe der Europäischen Kommission, einen formalen Beschränkungsantrag vorzulegen.

9.2 Position der vbw

Das Ziel der Chemikalienstrategie, den Schutz der Menschen und der Umwelt vor Risiken durch Chemikalien zu verbessern und zugleich die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie zu erhöhen, ist grundsätzlich zu begrüßen. Es muss auch in Zukunft darum gehen, die sichere und nachhaltige Verwendung von Stoffen zu stärken und gleichzeitig spezifische, inakzeptable Risiken zu identifizieren und auszuschließen. Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, die Resilienz von intakten Wertschöpfungsketten sowie eine strategische Autonomie muss auch kongruent zu anderen Politikzielen im Chemikalienrecht mitgedacht werden.

Die Pläne der EU-Kommission für eine REACH-Revision müssen gestoppt werden, um unnötig höhere Kosten und Aufwände sowie eine Verringerung der Stoffvielfalt zu verhindern, die die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit mindern sowie Resilienz und Lieferketten schwächen. REACH kann und muss im bestehenden Rechtsrahmen vereinfacht werden.

Insgesamt muss es in der Chemikalienregulierung bei einem risikobasierten Ansatz bleiben. Die EU-Kommission muss schnellstmöglich Klarheit dahingehend schaffen, dass es keine pauschalen auf ganze Stoffgruppen bezogenen Beschränkungen geben wird. Die bestehende Ungewissheit verhindert Investitionen und fördert die Deindustrialisierung.

9.2.1 Risikobasierten Ansatz erhalten

Abzulehnen ist die Umstellung auf einen rein gefahrenbasierten Regulierungsansatz, der das Verbot der Verwendung ganzer Stoffgruppen unabhängig von deren tatsächlichem Risiko zum Ziel hat. Chemikalien können nicht isoliert von ihren Verwendungszwecken betrachtet werden. Daher sollte der Regulierungsansatz individuell auf die jeweiligen Stoffgruppen bzw. Stoffe und ihre Anwendung ausgerichtet werden. Dabei ist der gesamte Lebenszyklus zu berücksichtigen. Es sind also neben den Auswirkungen auf Menschen und Umwelt auch die Bedeutung für Nachhaltigkeitstechnologien und Wirtschaftlichkeit der Stoffe zu beachten.

Die verschiedenen Lieferengpässe der letzten Jahre bei Rohstoffen oder (Vor-)Produkten wie Halbleitern und die erheblichen Auswirkungen auf viele Branchen haben eindrucksvoll gezeigt, wie empfindlich Wertschöpfungsketten auf einen Mangel reagieren können. Jede pauschale Beschränkung birgt völlig unabsehbare Risiken.

Insbesondere die während der Nutzungsphase unbedenklichen *Fluorpolymere* werden in zahlreichen Anwendungen verwendet, und Substitute sind derzeit vielfach nicht ersichtlich. Selbst wenn dies der Fall wäre, würde es in stark regulierten Branchen wie der Medizintechnik weit mehr als ein Jahrzehnt dauern, bis Produkte zur Marktreife entwickelt wären. Vielversprechender erscheint es daher, sich mit dem „end of life“ der Stoffe zu befassen, insbesondere dem chemischen Recycling.

Von entscheidender Bedeutung muss sein, dass und wie die Stoffe sicher und unter Ausschluss großer Risiken verwendet werden können. Es sind die sichere und nachhaltige Verwendung von Stoffen zu stärken und gleichzeitig spezifische, inakzeptable Risiken zu identifizieren und auszuschließen. Es müssen Stoffe eingesetzt werden können, die bei Gewährleistung einer sicheren Verwendung der Gesundheit nicht schaden bzw. keine schädlichen Belastungen der Umwelt verursachen. Nur so ist es möglich, die stoffliche Vielfalt und die Innovationskraft sowie Zukunftsfähigkeit der europäischen Wirtschaft zu erhalten. In diesem Sinne muss umgehend gegengesteuert werden – den Abschluss des ECHA-Verfahrens abzuwarten, wäre ein industriepolitisches Vabanquespiel, da schon heute Investitionen aufgrund der Unsicherheiten unterbleiben.

9.2.2 Keine europäischen Alleingänge

Globale Harmonisierungsanstrengungen im Chemikalienrecht dürfen nicht durch europäische Alleingänge bei CLP-Gefahrenklassen unterlaufen werden. Das global harmonisierte System zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) würde durch die Einführung von zusätzlichen, nicht weltweit abgestimmten Vorgaben infrage gestellt.

Details finden sich in den vbw Positionen [EU-Umweltpolitik zukunftsfest gestalten](#) und [EU-Chemikalienstrategie erfolgreich gestalten](#).

10 Waldbewirtschaftung und Bioökonomie

Wirtschaftliche Nutzungsmöglichkeiten dürfen nicht unverhältnismäßig beschränkt werden

10.1 Waldbewirtschaftung

Zweifelloos kann und wird auch die Bewirtschaftung von Wäldern einen Beitrag zum europäischen Green Deal leisten. Dabei ist es allerdings von immenser Bedeutung für die Begrenzung der Erderwärmung und den Umgang mit dem Klimawandel, die Vielfalt der Wälder und Waldbewirtschaftungspraktiken zu respektieren und zu erhalten.

Über alle Initiativen hinweg gilt es, die nachhaltige Bewirtschaftung weder direkt noch indirekt zu beschränken. Wichtige aktuelle Regulierungsvorhaben der EU können sich allerdings entsprechend auswirken und sind daher zu korrigieren, etwa

- Biodiversitätsstrategie
- Waldstrategie
- Wiederherstellungsverordnung (Nature Restoration Law)
- Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III)
- Verordnung über entwaldungsfreie Lieferketten (EUDR)
- Verordnung über Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (LULUCF)
- Taxonomie-Verordnung im Rahmen der Sustainable Finance Regulierung.

Vielfach sind die Ansätze zu undifferenziert und tragen weder den vielfältigen Klimaschutzleistungen nachhaltiger Waldbewirtschaftung und Holzverwendung noch der Realität der Waldbewirtschaftung in Europa und namentlich in Bayern angemessen Rechnung. Insbesondere unangemessener bürokratischer Aufwand, stellt viele kleine Waldbesitzer vor enorme Herausforderungen, die bis zur Einstellung der Bewirtschaftung führen können. Die Anpassung des Inkrafttretens der EU-Entwaldungsverordnung auf den 30. Dezember 2026 zum Jahresende 2025 war daher ein wichtiger Schritt. Dennoch muss die EUDR weiterhin auf ihre Zweckmäßigkeit und wirtschaftliche Tragfähigkeit überprüft und angepasst werden, um überflüssige Bürokratie zu beseitigen. Das gilt ebenso für die Nature Restoration Law.

Die Rahmenbedingungen, die der Green Deal setzt, müssen der multifunktionalen Rolle von Wäldern entsprechen. „Schützen durch Nutzen“ muss der Leitgedanke sein.

Zentrale Ansatzpunkte sind aus unserer Sicht:

- Die Vielfalt und Stabilität der Waldökosysteme sind nur durch einen gezielten Waldumbau und nachhaltige Bewirtschaftung sicherzustellen. Es besteht dringender Handlungsbedarf, unsere Wälder mit stabilen klimaresilienten Baumarten proaktiv umzubauen.
- Waldbesitzer benötigen ausreichend Handlungsspielraum, um diesen klimaresilienten Umbau ihrer Wälder zu leisten und sie zukunftssicher zu machen. Die seit gut 100 Jahren in Bayern etablierte, nachhaltige Waldbewirtschaftung darf nicht gebremst,

sondern muss unterstützt werden. Bewirtschaftete Wälder leisten einen wesentlich größeren Beitrag zum Klimaschutz als der Aufbau von Holzvorrat im Bestand oder Stilllegung. Die CO₂-Aufnahmefähigkeit nimmt mit zunehmendem Alter der Bäume ab. Um Wälder als natürliche CO₂-Senken zu erhalten und deren Klimaschutzpotenzial zu entfalten, sind eine regelmäßige Entnahme von Bäumen sowie Verjüngung und Aufforstung mit klimaresilienten Baumarten und Waldpflege unabdingbar.

- Die Potenziale der Holznutzung als Teil einer zirkulären Wertschöpfungskette müssen aufgezeigt, anerkannt und gefördert werden. Um den Rohstoff Holz auch für die Zukunft bereitzustellen und nicht in eine Knappheit (natürlicher Zuwachs unter neuen Klimabedingungen) zu führen, sind nachhaltige Bewirtschaftungsformen statt pauschaler Flächenstilllegungen oder Ausweisungen neuer Schutzgebiete geboten.
- Wenn holzbasierte Biomasse im besten Fall nach mehrfacher stofflicher Nutzung energetisch verwertet wird, leistet diese kreislaforientierte Nutzung auch im Rahmen der Energiewende einen wichtigen Beitrag; diese Möglichkeit gilt es zu erhalten und weiterzuentwickeln.

10.2 Bioökonomie

Die Bioökonomie als Motor der Kreislaufwirtschaft weist herausragende Substitutionseffekte auf. Sie vernetzt Wertschöpfungsketten ihrer Produkte in verschiedenen Branchen miteinander und ist ein innovativer Verwerter nachwachsender Rest- und Rohstoffe. Technologieanalysen auf Patentbasis (vbw Studie *Holzbasierte Bioökonomie*, EconSight, Juni 2023, vbw Studie *Kompetenzen in den wichtigsten Prozesstechnologien*, EconSight, Mai 2025) zeigen, dass die Bioökonomie in zahlreichen verschiedenen Branchen Innovationen hervorbringt. Dazu zählen neben Papier oder Verpackungen beispielsweise die Textilwirtschaft, die Life-Sciences-Branchen, aber auch die Lebensmittel- und die Chemieindustrie.

Auch die EU-Kommission benennt die Bioökonomie als Schlüssel zur Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftlichen Transformation der EU. Im November 2025 wurde die neue EU-Bioökonomie-Strategie veröffentlicht, die wichtige Ziele wie den Aufbau wettbewerbsfähiger Märkte für biobasierte Produkte enthält. Zu kurz kommen dabei jedoch einheitliche Regeln und Standards für den europäischen Binnenmarkt. Diese sind unabdingbar, um entsprechende Produkte wirklich konkurrenzfähig zu vermarkten. Auch muss die Verfügbarkeit von Biomasse für die Produktion in industriellem Maßstab noch stärker adressiert werden.

Die EU Kommission beabsichtigt außerdem bis zum 3. Quartal 2026 den zweiten Teil des Europäischen Biotech Rechtsakts zu verabschieden. Dieser setzt Schwerpunkte bei der Beschleunigung von Innovation, Finanzzugang, Infrastruktur, Skalierung und Kompetenzaufbau. Der Rechtsakt vereint Aspekte des Gesundheitsschutzes, der Nachhaltigkeit, aber auch der Bio- und Datensicherheit – etwa durch regulatorische „Sandboxes“ und harmonisierte Verfahren über Mitgliedstaaten hinweg. Wir benötigen hier eine wirklich innovative und technologieoffene Umsetzung des Gesetzes.

Die vbw begrüßt die Anstrengungen der EU-Kommission. Generell sollte bei der Gestaltung des Rahmens für die Bioökonomie auf folgendes geachtet werden:

- Der Zugang zu den entsprechenden heimischen Rohstoffen muss gewährleistet bleiben (vgl. oben). Holz als nachhaltiger Rohstoff unterstützt die Transformation. Es ist wichtig, sein umfangreiches Substitutionspotenzial für den Klimaschutz anzuerkennen, zu nutzen und so wissenschaftsbasiert innovative Lösungen für die Bioökonomie zu entwickeln.
- Wir unterstützen das Prinzip der Kaskadennutzung als anzustrebendes Ziel, nicht jedoch als pauschale ordnungsrechtliche Vorgabe.
- Das Subsidiaritätsprinzip ist zu wahren. Die EU muss eine Bioökonomie fördern, die sich die Vielfalt der Lieferketten in den einzelnen Regionen zunutze macht und durch Diversifizierung die Resilienz stärkt.
- Die Forschungsförderung für Themen der Bioökonomie ist weiter zu stärken. Auf EU-Ebene würde sich gerade ein Querschnittsthema wie die (zirkuläre) Bioökonomie für breit angelegte, missionszentrierte Programme anbieten.
- Grenzüberschreitende Wissensnetzwerke sollten durch die Förderung gemeinsamer Forschungsmöglichkeiten – etwa im Rahmen von Horizont Europa – finanziert werden, der Schwerpunkt dabei auf der Anwendung vor Ort liegen.

Eine wettbewerbsfähige Bioökonomie benötigt außerdem einfache, klare und gerechte Nachhaltigkeitskriterien, Technologieneutralität sowie eine zügige Integration von Kohlenstoff in die Energiemärkte.

Weitere Details finden sich in unseren Positionen [Zukunftsfähige Wälder durch nachhaltige Holznutzung](#) und [EU-Verordnung zu entwaldungsfreien Lieferketten](#).

Anhang: Weiterführende Informationen

Umwelt

vbw Position *EU-Verordnung zu entwaldungsfreien Lieferketten*, Februar 2025
vbw Position *Leitlinien für die deutsche Umweltpolitik*, Januar 2025
vbw Position *Kreislaufwirtschaft erfolgreich gestalten*, Januar 2025
vbw Position *EU-Chemikalienstrategie erfolgreich gestalten*, Oktober 2024
vbw Position *Zukunftsfähige Wälder durch nachhaltige Holznutzung*, September 2024
vbw Position *EU-Umweltpolitik zukunftsfest gestalten*, Juni 2024
vbw Studie *Holzbasierte Bioökonomie*, Juni 2023

Energie und Klima

Position *EU Eigenmittelstrategie an Wachstumszielen messen*, Dezember 2025
Studie *Internationaler Energiepreisvergleich für die Industrie*, November 2025
Studie *CO₂-Verminderungskosten für die bayerische Industrie*, November 2025
vbw Studie *13. Monitoring der Energiewende*, März 2025
vbw Position *Versorgungssicherheit für Bayern*, März 2025
vbw Position *Energiepolitik*, Februar 2025
vbw Position *Stromnetzplanung*, Februar 2025
vbw Position *Klimapolitik*, Januar 2025
vbw Position *Digitalisierung der Energiewirtschaft*, Januar 2025
vbw Position *Sustainable Finance*, Januar 2025
vbw Kurzstudie *Klimapolitik nach Baku*, Dezember 2024
vbw Studie *Strompreisprognose*, Oktober 2024
vbw Studie *Strommarktdesign für einen wettbewerbsfähigen Standort*, Februar 2024
vbw Studie *Analyse CO₂ Infrastrukturbedarf Bayern*, Oktober 2023
vbw Studie *Internationaler Energiepreisvergleich für die Industrie*, Oktober 2023
VBEW Studie *Bayernplan Energie 2040* (in Kooperation mit der vbw), April 2023

Forschung und Technologie

vbw Studie *Kompetenzen in den wichtigsten Prozesstechnologien*, Mai 2025
vbw Position *Technologische Innovationen als Schlüsselfaktor für einen zukunftsfähigen Standort*, Januar 2025
vbw Studie *Technologieprofile Bayern: Die Position des Freistaats und seiner Regierungsbezirke in Zukunftstechnologien*, Januar 2024
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Studie *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*. Dezember 2020
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Handlungsempfehlungen *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*. Dezember 2020

Ansprechpartner/Impressum

Olga Bergmiller

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-267

olga.bergmiller@vbw-bayern.de

Dr. Peter Pflieger

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-253

peter.pflieger@vbw-bayern.de

Johanna Yaacov

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-135

johanna.yaacov@vbw-bayern.de

Impressum

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich ohne jede Diskriminierungsabsicht grundsätzlich auf alle Geschlechter.

Herausgeber

vbw

Vereinigung der Bayerischen
Wirtschaft e. V.

Max-Joseph-Straße 5
80333 München

www.vbw-bayern.de

© vbw Januar 2026