

Berlin, 13. Januar 2026

BDEW Bundesverband
der Energie- und
Wasserwirtschaft e.V.
Reinhardtstraße 32
10117 Berlin
www.bdeu.de

Stellungnahme

Klimaschutzprogramm 2026

Öffentlichkeitsbeteiligung zum Klimaschutzprogramm 2026 der Bundesregierung

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Berlin, und seine Landesorganisationen vertreten mehr als 2.000 Unternehmen. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu überregionalen Unternehmen. Sie repräsentieren rund 90 Prozent des Strom- und gut 60 Prozent des Nah- und Fernwärmeabsatzes, 90 Prozent des Erdgasabsatzes, über 95 Prozent der Energienetze sowie 80 Prozent der Trinkwasser-Förderung und rund ein Drittel der Abwasser-Entsorgung in Deutschland.

Der BDEW ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung sowie im europäischen Transparenzregister für die Interessenvertretung gegenüber den EU-Institutionen eingetragen. Bei der Interessenvertretung legt er neben dem anerkannten Verhaltenskodex nach § 5 Absatz 3 Satz 1 LobbyRG, dem Verhaltenskodex nach dem Register der Interessenvertreter (europa.eu) auch zusätzlich die BDEW-interne Compliance Richtlinie im Sinne einer professionellen und transparenten Tätigkeit zugrunde. Registereintrag national: R000888. Registereintrag europäisch: 20457441380-38

Inhalt

1	Einleitung	4
2	Sektorübergreifende Maßnahmen und Maßnahmen zur Gestaltung einer sozial gerechten Transformation	5
2.1	Europäische Klimaschutzpolitik	5
2.1.1	Europäischer Emissionshandel: ETS1	5
2.1.2	Europäischer Emissionshandel: ETS2	5
2.1.3	CO ₂ -Preisdämpfungsmaßnahmen für das ETS2	6
2.2	Schutz vulnerabler Gruppen und faire Verteilung der Kosten und Nutzen ...	7
2.2.1	Verwendung der Erlöse aus dem europäischen Brennstoffemissionshandel	7
2.2.2	Klimasozialfonds.....	7
2.2.3	Kohlendioxid-Kostenaufteilungsgesetz (CO ₂ KostAufG)	7
2.3	Überarbeitung des Bundes-Klimaschutzgesetzes	8
2.3.1	Internationale Gutschriften.....	8
2.3.2	Natürliche Kohlenstoffsinken	9
2.3.3	Technische Kohlenstoffsinken	9
2.3.4	Europäische Klimaschutzverordnung (Effort Sharing Regulation)	10
3	Branchen- und sektorspezifische Maßnahmen des Klimaschutzprogramms	11
3.1	Stromwirtschaft	11
3.1.1	Ausbau der Stromerzeugung aus Erneuerbaren Energien:.....	11
3.1.2	Großbatteriespeicher	12
3.1.3	Kraft-Wärme-Kopplung	12
3.1.4	Kraftwerksstrategie und Kapazitätsmarkt	13
3.2	Wärmemarkt	13
3.2.1	Dekarbonisierung der Fernwärmeversorgung.....	13
3.2.2	Bundesförderung effiziente Wärmenetze	14
3.2.3	Gebäudemodernisierungsgesetz.....	15

3.2.4	Weiterentwicklung des Wärmeplanungsgesetzes.....	16
3.3	Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft.....	17
3.3.1	Relevanz von Wasserstoff im Grundsatz	17
3.3.2	Förderbedarf und regulatorische Kosten	17
3.3.3	Förderbedarf durch CfD- und Garantieinstrumente.....	18
3.3.4	Förderbedarf und Notwendigkeit von Wasserstoffspeichern	18
3.3.5	Transformation der Gasnetze.....	19
3.3.6	Biomethan.....	19
3.4	Verkehr	20
3.4.1	Gezielte Impulse zur Steigerung der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen....	20
3.4.2	Flächenverfügbarkeit und Entbürokratisierung des Ladesäulenausbaus	22
3.4.3	Aufwandsarme und bedarfsgerechte Umsetzung der EPBD	22
3.4.4	Marktgetriebener Ausbau des Lkw-Ladernetzes	23
3.4.5	Bidirektionales Laden	23
3.4.6	Beschleunigung des Netzausbaus	24
3.4.7	Weiterentwicklung des THG-Quotenhandels	24

1 Einleitung

Deutschland soll bis zum Jahr 2045 treibhausgasneutral werden. So regelt es das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) und gibt den Weg dorthin vor: Bis zum Jahr 2030 soll der Treibhausgasausstoß mindestens 65 Prozent, bis zum Jahr 2040 mindestens 88 Prozent geringer sein als im Jahr 1990. Parallel zur Minderung des Treibhausgasausstoßes sollen die natürlichen Senken ausgebaut werden. Die Maßnahmen, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen, werden in den Klimaschutzprogrammen der Bundesregierung verankert und beschlossen.

Nach § 9 KSG dient das innerhalb der ersten zwölf Monate der Legislaturperiode durch die Bundesregierung zu beschließende Klimaschutzprogramm der Erreichung der nationalen Klimaziele bis 2030 und 2040 und trägt darüber hinaus auch zur Erfüllung der Verpflichtungen aus der europäischen Klimaschutzverordnung bei.

Das federführende Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) hat am 8. Dezember 2025 eine Konsultation der Öffentlichkeit zum geplanten Klimaschutzprogramm eingeleitet. Für die Öffentlichkeitsbeteiligung erbittet das BMUKN insbesondere Rückmeldungen zu konkreten Maßnahmen in den verschiedenen Sektoren sowie Vorschläge zum Schutz vulnerabler Gruppen und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie im Zuge der Transformation.

Der BDEW bedauert, dass das BMUKN für diesen Prozess noch keinen Referentenentwurf für das geplante Klimaschutzprogramm vorgelegt hat. Der BDEW geht deshalb davon aus, dass mit der vorliegenden Konsultation zwar ein erster begrüßenswerter Schritt der Öffentlichkeitsbeteiligung eingeleitet wird, der in § 9 Abs. 3 KSG vorgesehenen öffentlichen Beteiligung hiermit aber noch nicht ausreichend Genüge getan sein kann. Für eine angemessene Beteiligung der Anspruchsgruppen müssen insbesondere die in § 9 Abs. 2 KSG vorgesehenen konkreten Maßnahmenvorschläge der jeweils zuständigen Bundesministerien für die Einhaltung der Jahresemissionsgesamtmengen einschließlich der wissenschaftlichen Abschätzungen zu den voraussichtlichen Treibhausgasminderungswirkungen und möglichen ökonomischen, sozialen und weiteren ökologischen Folgen der Maßnahmen bekanntgemacht werden. Insbesondere hierzu ist die umfassende Beteiligung der betroffenen Akteure und der Öffentlichkeit relevant.

Vor diesem Hintergrund formuliert der BDEW im ersten Teil der Stellungnahme erste Überlegungen zu den sektorübergreifenden Maßnahmen und Maßnahmen zur Gestaltung einer sozial gerechten Transformation. Im zweiten Teil der Stellungnahme werden die aus Sicht der Energiewirtschaft besonders relevanten branchen- und sektorspezifischen Leitplanken und Maßnahmen formuliert, die bei der Ausarbeitung des Referentenentwurfs beachtet und angemessen berücksichtigt werden sollten.

Der BDEW behält sich vor, diese Vorschläge im weiteren Verfahren zu konkretisieren und insbesondere weitere Aspekte und Überlegungen zu den noch von der Bundesregierung vorzulegenden konkreten Maßnahmen zu ergänzen.

2 Sektorübergreifende Maßnahmen und Maßnahmen zur Gestaltung einer sozial gerechten Transformation

2.1 Europäische Klimaschutzpolitik

2.1.1 Europäischer Emissionshandel: ETS1

Der Emissionshandel muss auch nach 2030 das zentrale Steuerungsinstrument für die Sektoren Energiewirtschaft und Industrie bleiben. Dafür braucht es einen verlässlichen Cap-Pfad und einen funktionsfähigen CO₂-Preis in liquiden Märkten, ohne die Lenkungswirkung durch Aufweichungen zu schwächen. Wettbewerbsfähigkeit und Carbon-Leakage-Schutz müssen über einen funktionierenden CBAM und gezielte, befristete Flankierung adressiert werden, ohne das System zu unterlaufen.

Für die Energiewirtschaft ist Planbarkeit entscheidend. Veränderungen von Cap, Reduktionspfad und Marktstabilitätsreserve sollten nur auf Basis transparenter Kriterien, mit ausreichender Vorlaufzeit und nach sorgfältiger Folgenabschätzung erfolgen.

Der Erhalt und die Stärkung der industriellen Wettbewerbsfähigkeit muss dabei ein zentraler Parameter sein. **Das bedeutet auch, dass es keinesfalls zu einer weiteren Verschiebung von Emissionsminderungsanforderungen auf die ETS1-Sektoren mangels Zielerfüllung anderer Sektoren kommen darf.**

2.1.2 Europäischer Emissionshandel: ETS2

Der BDEW hat sich im Vorfeld für einen pünktlichen und planmäßigen Start des ETS2 ab 2027 ausgesprochen. Die im Trilog beschlossene Verschiebung um ein Jahr räumt den bisher „säumigen“ Mitgliedstaaten ausreichend Zeit ein, um die europäischen Rechtsgrundlagen umzusetzen und zusätzliche flankierende Maßnahmen in den ETS2-Sektoren auf den Weg zu bringen. Aus Sicht des BDEW würde eine noch weiter verzögerte oder regional differenzierte Einführung des ETS2 die klima- und energiepolitische Wirksamkeit des Systems erheblich schwächen und zu Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des Binnenmarkts führen. Wenn nur ein Teil der Mitgliedstaaten am ETS2 teilnimmt oder deutlich niedrigere CO₂-Preise erhebt, drohen Standortnachteile für Unternehmen in Ländern mit höherer Bepreisung, zum Beispiel im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Zudem besteht die Gefahr von Ausweichreaktionen wie

Tanktourismus. Besonders kritisch wäre, wenn Deutschland bei einer noch weiter verspäteten oder unvollständigen Einführung des ETS2 seinen nationalen Brennstoffemissionshandel fortführen müsste, während andere Mitgliedstaaten keine vergleichbare Bepreisung einführen. Dann würden die Emissionsminderungen in den vom ETS2 erfassten Sektoren einseitig in wenigen Mitgliedstaaten erbracht.

Der BDEW fordert die Bundesregierung dazu auf, sich nachdrücklich dafür einzusetzen, dass **das ETS2 spätestens 2028 EU-weit möglichst vollständig und einheitlich startet**. Zusätzliche Verzögerungen oder Fragmentierung würden Wirksamkeit und Binnenmarkt gefährden. Nationale Besonderheiten und soziale Ausgleichsmaßnahmen können über die Verwendung der Einnahmen und ergänzende Instrumente adressiert werden, nicht durch eine dauerhafte Aufweichung oder Fragmentierung des Systems.

2.1.3 CO₂-Preisdämpfungsmaßnahmen für das ETS2

Auf EU-Ebene werden verschiedene Maßnahmen diskutiert, um die Preisentwicklung zu glätten. Dazu gehören unter anderem frühzeitige Auktionen von Zertifikaten im Jahr 2027, Anpassungen der Marktstabilitätsreserve, eine Verlängerung ihrer Laufzeit über 2030 hinaus sowie ein verstärkter Preiskontrollmechanismus mit zusätzlichen Zertifikatsausschüttungen in den Jahren 2028 bis 2029.

Eine gezielte CO₂-Preisdämpfung in der Einführungsphase des ETS2 kann sinnvoll sein, um Investitionsplanung und Akzeptanz zu unterstützen. Sie darf aber nicht dazu führen, dass das Preissignal für mehrere Jahre faktisch außer Kraft gesetzt wird. Die vorgesehene Vervierfachung der maximalen Ausschüttungsmenge im Preiskontrollmechanismus auf bis zu 80 Millionen Zertifikate pro Jahr würde die jährliche Reduktion der Emissionsobergrenze übersteigen. Damit bestünde die Gefahr, dass der Handlungsdruck zur Emissionsminderung für mehrere Jahre weitgehend ausgesetzt wird.

Der BDEW fordert, spätestens Anfang 2027 mit den Versteigerungen von ETS2-Zertifikaten zu beginnen. Die geplanten Preisdämpfungsinstrumente sind strikt regelbasiert, transparent und mit klaren Mengengrenzen auszugestalten. Die Europäische Kommission sollte eine umfassende Folgenabschätzung vorlegen, insbesondere zur Höhe und Dauer möglicher Zusatzausschüttungen und zu ihren Auswirkungen auf Emissionen, Preise und Einnahmen.

2.2 Schutz vulnerabler Gruppen und faire Verteilung der Kosten und Nutzen

2.2.1 Verwendung der Erlöse aus dem europäischen Brennstoffemissionshandel

Die Bepreisung von Brennstoffen im ETS2 wirkt direkt auf Heiz- und Kraftstoffkosten. Ohne soziale Flankierung besteht das Risiko, dass Haushalte mit geringem Einkommen und kleine Unternehmen überproportional belastet werden. Akzeptanz und politische Stabilität des Systems hängen daher entscheidend von einer zielgerichteten Rückverteilung der Einnahmen ab.

Der überwiegende Teil der ETS2-Einnahmen sollte dazu genutzt werden, strukturelle Lösungen zu fördern, statt kurzfristig nur Energiekosten zu subventionieren. Direkte Entlastungen für besonders betroffene Haushalte sind wichtig, müssen aber an eine Investitionsstrategie gekoppelt sein, die den Energieverbrauch und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen dauerhaft reduziert.

Für den BDEW ist klar: Soziale Abfederung soll vorrangig über eine kluge Verwendung der Einnahmen erfolgen, nicht über eine dauerhafte Abschwächung des CO₂-Preissignals.

2.2.2 Klimasozialfonds

Der Klimasozialfonds ist das zentrale Instrument auf EU-Ebene, um diese soziale Dimension zu adressieren. Seine Mittel sollen Maßnahmen finanzieren, die vulnerable Haushalte und Kleinunternehmen entlasten und zugleich Investitionen in Effizienz und klimafreundliche Technologien anstoßen.

Für die Auszahlung von Geldern muss Deutschland einen nationalen Klimasozialplan bei der EU-Kommission einreichen. Der deutsche Anteil am Fonds beträgt ca. 5,3 Mrd. Euro über den Zeitraum 2026 bis 2032. Der nationale Klimasozialplan konnte nicht fristgerecht bis zum Sommer 2025 eingereicht werden.

Der BDEW fordert die Bundesregierung auf, den deutschen Klimasozialplan unverzüglich zu erstellen und der Europäischen Kommission zur Genehmigung vorzulegen.

2.2.3 Kohlendioxid-Kostenaufteilungsgesetz (CO₂KostAufG)

Das CO₂KostAufG richtet sich primär an Vermieter und Mieter, legt aber in § 3 auch für die Brennstoff- und Wärmelieferanten eine Reihe von Informationspflichten fest, die bei Erstellung der Rechnungen berücksichtigt werden müssen. Diesbezüglich treten bei der leitungsgebundenen Wärmeversorgung noch immer eine Fülle von Problemen bei der Umsetzung und ein hoher bürokratischer Aufwand auf. Aufgrund der neuen Vorgaben des Wärmeplanungsgesetzes (WPG), das seit dem 1. Januar 2024 in Kraft ist, ist nach Auffassung des BDEW eine grundlegend neue Bewertung des Sachverhaltes zwingend vorzunehmen:

Im Sinne der Entbürokratisierung schlägt der BDEW vor, die leitungsgebundene Wärmeversorgung vollständig aus dem Anwendungsbereich des CO₂KostAufG herauszunehmen.

2.3 Überarbeitung des Bundes-Klimaschutzgesetzes

2.3.1 Internationale Gutschriften

Ein zentrales Element der jüngst beschlossenen Änderung des Europäischen Klimagesetzes ist die geplante Nutzung internationaler Gutschriften. Vorgesehen ist, dass für das europäische 2040-Ziel bis zu 5 Prozentpunkte des Emissionsminderungsziels für 2040 über solche Gutschriften erbracht werden können.

Darüber hinaus sieht der Trilogbeschluss zur Änderung des europäischen Klimaschutzgesetzes vor, dass die Mitgliedstaaten nach 2030 bis zu 5 Prozent ihrer Minderungsanstrengungen durch die Nutzung von internationalen Gutschriften erbringen können.

§ 3 Abs. 3 KSG lässt die Möglichkeit zu, die nationalen Klimaschutzziele teilweise im Rahmen von staatenübergreifenden Mechanismen zur Minderung von Treibhausgasemissionen zu erreichen. Das Klimaschutzprogramm muss Klarstellungen enthalten, ob und welche Rolle internationale Projektgutschriften post 2030 für die Erreichung der nationalen Ziele spielen sollen.

Der BDEW spricht sich dafür aus, die Option, internationale Gutschriften zur Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele für schwer vermeidbare Restemissionen zu nutzen, ergebnisoffen und auf Basis von anspruchsvollen Qualitätskriterien zu prüfen. Hierbei ist eine faire Allokation des Beitrags bzw. der Nutzung über alle Sektoren einschließlich CO₂-Märkte sowie Land-, Abfall- und Abwasserwirtschaft vorzunehmen.

Für dauerhafte Kohlenstoffsenken ist der europäische Zertifizierungsrahmen (CRCF) Mindeststandard. Für Emissionsminderungen sind unter anderem die DNSH-Kriterien der EU-Taxonomie zu beachten. Altzertifikate aus dem CDM oder Projekte aus Kernkraft und großer Wasserkraft sollten ausgeschlossen bleiben.

Vor dem Hintergrund der negativen Erfahrung mit JI- und CDM-Projekten im Rahmen des EU-Emissionshandels bietet Artikel 6 des Pariser Abkommens eine geeignete Grundlage für einen neuen Anlauf bei der Nutzung hochwertiger Gutschriften.

Gleichzeitig sollte sichergestellt werden, dass die Einbindung von Gutschriften nicht dazu führt, dass eingeschlagene Transformationspfade in der Industrie hin zu Wasserstoff in Frage gestellt, verlangsamt oder anderweitig beeinträchtigt werden.

2.3.2 Natürliche Kohlenstoffsinken

Die in § 3a KSG genannten Ziele für den Beitrag des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft zum Klimaschutz sind vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen neu zu bewerten. Gemäß § 3a KSG müssen im LULUCF-Sektor mindestens 25 Mio. t CO₂-Äq. bis 2030, mindestens 35 Mio. t CO₂-Äq. bis 2040 und mindestens 40 Mio. t CO₂-Äq. bis 2045 eingebunden werden.

Der Sektor ist in Deutschland mittlerweile zur großen Quelle geworden (siehe Nationaler Inventarbericht 2025: Es ist eine Emission von ca. 70 Mio. t CO₂-Äq. im Durchschnitt der letzten drei Berichtsjahre zu verzeichnen. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf den Ausfall der Waldsenke ab 2018 in den größtenteils bisher nicht ausreichend klimaresilienten Waldbeständen zurückzuführen.

Laut den aktuellen Projektionsdaten 2025 können die Ziele des KSG mit den aktuellen Maßnahmen und Instrumenten bei weitem nicht erreicht werden. In 2030 liegen die Emissionen bei 32 Mio. t CO₂-Äq. Das entspricht einer Zielverfehlung in Höhe von fast 60 Mio. t CO₂-Äq. Auch in den folgenden Zieljahren weichen die Projektionsdaten jeweils um mehr als 70 Mio. t CO₂-Äq. von den Zielwerten ab.

Vor diesem Hintergrund müssen die nationalen Maßnahmen und Ziele für LULUCF und natürliche Senken (§ 3a KSG) und der damit verbundene Beitrag zum Erreichen der Klimaneutralität 2045 dringend überprüft und Neubewertet werden.

2.3.3 Technische Kohlenstoffsinken

Auf dem Weg zur Klimaneutralität sind die Vermeidung von Emissionen und die Substitution fossiler durch erneuerbare Energieträger von überragender Bedeutung. Trotz aller Anstrengungen wird es aber auch in Zukunft Emissionen geben, die nicht durch die bislang verfügbaren oder sich in Entwicklung befindlichen Technologien vermieden werden können. Um das Ziel der Netto-Treibhausgasneutralität nach § 3 Abs. 2 Satz 1 KSG zu erreichen, ist die kontinuierliche Bindung von Kohlendioxid aus der Atmosphäre unerlässlich.

§ 3b KSG enthält eine Ermächtigung für die Bundesregierung, Ziele für technische Senken für die Jahre 2035, 2040 und 2045 als Beitrag zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele zu bestimmen.

Die Zielwerte für technische Kohlenstoffsinken sind aus Sicht des BDEW unverzüglich im Rahmen des Klimaschutzprogrammes 2026 abzuleiten und im Bundes-Klimaschutzgesetz zu verankern. Die Zielsetzungen sollten technologieoffen ohne Vorfestlegungen auf bestimmte Entnahmetätigkeiten oder Sektoren formuliert werden und im Einklang mit der Carbon Management Strategie der Bundesregierung stehen.

Die Bundesregierung sollte sich auf europäischer Ebene nachdrücklich dafür einsetzen, dass die Nutzung von CO₂-Entnahmeeinheiten aus industriellen CO₂-Entnahmetätigkeiten zum Ausgleich von nicht oder nur schwer vermeidbaren Emissionen im Rahmen des EU-Emissionshandels so schnell wie möglich zugelassen werden. Damit können den Anlagenbetreibern vor dem Hintergrund des schnellen Abschmelzens der Emissionsobergrenzen neue Perspektiven und Geschäftsmodelle auf dem Pfad zur Klimaneutralität eröffnet, die integrierte stoffliche Nutzung von Kohlenstoff bzw. CO₂ an den Standorten befördert und die für eine verlässliche CO₂-Preisbildung erforderliche Liquidität im Markt geschaffen werden.

Negative Emissionen werden sich in der Marktanlaufphase allerdings nicht ausschließlich über den CO₂-Preis finanzieren können. Es ist eine zusätzliche finanzielle Unterstützung (z. B. über CCfDs) erforderlich, um die Lernkurven zu beschleunigen und den Aufbau der notwendigen Infrastruktur anzustoßen. Hierbei ist ein transparenter CO₂-Marktpreis für Entnahmen entscheidend für die Nutzung von CCfDs als Finanzierungsinstrument. Bei der Finanzierung der Infrastruktur muss dafür gesorgt werden, dass die ersten angeschlossenen Betriebe nicht übermäßig für den Transport belastet werden. Es bedarf gezielter Maßnahmen zur Unterstützung und der Verringerung von Investitionsrisiken beim Aufbau der benötigten Infrastruktur. Die Fokussierung auf Cluster könnte eine sinnvolle Maßnahme zur effizienten Nutzung von Fördermitteln darstellen. Eine mögliche Regulierung der Infrastruktur sollte mit Augenmaß erfolgen. Entscheidend ist hierbei, dass nicht frühzeitig Regeln eingeführt werden, die den Hochlauf gerade am Anfang ausbremsen.

Bei allen Aspekten muss der Schutz der Wasserressourcen unter allen Bedingungen sichergestellt werden. In Deutschland ist aufgrund der dichten Besiedlung, der Schutzwürdigkeit der Trinkwasserressourcen sowie tektonischer und seismischer Bedenken nur die Offshore-Speicherung von CO₂ zu betrachten. Lagerstätten für die dauerhafte unterirdische Onshore-Speicherung von CO₂ sind für Deutschland nicht zu berücksichtigen.

2.3.4 Europäische Klimaschutzverordnung (Effort Sharing Regulation)

Die nationalen Sektorziele des KSG sind so justiert, dass bei Zielerreichung auch die Einhaltung der Vorgaben der europäischen Klimaschutzverordnung mit ausreichender Sicherheit gewährleistet wird. Umgekehrt drohen bei signifikanter Verfehlung der Sektorziele in Gebäude- und Verkehrssektor auch Zielverfehlungen unter der EU-Lastenteilungsverordnung verbunden mit empfindlichen Kosten für den Zukauf von Emissionszuweisungen anderer Mitgliedstaaten bzw. Straf- und Ausgleichszahlungen.

Vor diesem Hintergrund legt § 7 Abs. 3 KSG den Grundsatz fest, dass die Bundesregierung darauf hinzuwirken hat, einen Ankauf von Emissionszuweisungen zur Erfüllung der Pflichten nach der Europäischen Klimaschutzverordnung zu vermeiden.

Nach dem aktuellen Projektionsbericht 2025 zeigen die Projektionsdaten eine über den Zeitraum 2021 – 2030 kumulierte Überschreitung von 226 Mio. t CO₂-Äq. Unter die Europäische Klimaschutzverordnung fallen zwar auch Emissionen aus Landwirtschaft, Abfall, Industrie und Energiewirtschaft, aber die Sektoren Gebäude und Verkehr bleiben die Hauptverursacher dieser Zielabweichung.

Zeigen die Projektionsdaten, dass die Summe der Emissionsanteile der Sektoren, die der Europäischen Klimaschutzverordnung unterliegen, die Summe der für die Jahre 2021 bis 2030 in der Europäischen Klimaschutzverordnung für Deutschland festgelegten Zuweisungen überschreitet, soll die Bundesregierung einen Plan für Abhilfemaßnahmen nach Artikel 8 der Europäischen Klimaschutzverordnung vorlegen.

Die Bundesregierung sollte im Rahmen des Klimaschutzprogrammes einen entsprechenden Plan aufnehmen, um insbesondere die Emissionen in den Sektoren Gebäude und Verkehr bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus weiter zu senken.

3 Branchen- und sektorspezifische Maßnahmen des Klimaschutzprogramms

3.1 Stromwirtschaft

3.1.1 Ausbau der Stromerzeugung aus Erneuerbaren Energien:

Der BDEW weist auf die dringende Notwendigkeit einer Novellierung des EEG und des Wind-SeeG im Jahr 2026 auf Grundlage der EU-Strombinnenmarktverordnung sowie des CISA hin. Nur so kann nach dem Auslaufen der beihilferechtlichen Genehmigung der derzeitigen Marktprämie zum Jahresende sichergestellt werden, dass die EE-Ausschreibungen ab 2027 mit zweiseitigen CfDs als neuem Absicherungsinstrument fortgeführt werden können. Hierfür wird eine frühzeitige und enge Abstimmung mit der EU-Kommission als erforderlich angesehen, um die beihilferechtliche Genehmigung rechtzeitig zu erhalten und einen nahtlosen Übergang von der bestehenden Marktprämie zum neuen zweiseitigen Absicherungsinstrument zu ermöglichen. Auf diese Weise lässt sich ein Fadenriss bei den Ausschreibungen vermeiden.

Darüber hinaus wird eine Fortschreibung des Flächenentwicklungsplans (FEP) durch das BSH bereits im Jahr 2026 befürwortet, um den weiteren Ausbau der Offshore-Windenergie mit hoher Planungssicherheit und geringeren Abschattungseffekten zu gewährleisten.

Zur Erreichung der Klimaschutzziele müssen die Ausschreibungsvolumina für Windenergie an Land und Photovoltaik mindestens beibehalten werden sowie die Ausbaupfade über das Jahr 2030 hinaus fortentwickelt und konsequent umgesetzt werden. Andernfalls kann das Ziel eines Anteils von 80 Prozent Erneuerbarer Energien am Bruttostromverbrauch bis 2030 nicht erreicht werden – auch unter der Annahme eines geringeren Bruttostromverbrauchs von

600 bis 700 TWh im Jahr 2030. Der bereits laufende Prozess zur Verbesserung der Genehmigungssituation für Windenergie an Land und der Bereitstellung bebaubarer Vorranggebiete für Windenergie an Land und Photovoltaik muss ebenfalls fortgesetzt werden.

3.1.2 Großbatteriespeicher

Angesichts der stark steigenden Nachfrage nach Stromspeichern zur Integration Erneuerbarer Energien besteht ein Bedarf an transparenten und neuen Regelungen, um einen fairen und diskriminierungsfreien Netzzugang für alle Netzkunden sicherzustellen. Insbesondere in den mittleren und hohen Spannungsebenen wird die Netzkapazität durch den wachsenden Bedarf von Rechenzentren, Industrie, Ladeinfrastruktur und Großwärmepumpen zunehmend knapp.

Nach der Klarstellung in der Kraftwerknetzanschlussverordnung, dass Großbatteriespeicher nicht von ihrem Anwendungsbereich erfasst sind, hält der BDEW neue, praxistaugliche Lösungen für deren Netzanschluss für erforderlich. Dazu zählen klare und einheitliche Verfahren sowie rechtssichere Rahmenbedingungen, die für alle Marktteilnehmer gleichermaßen gelten.

Die neuen baurechtlichen Regelungen zu Batteriespeichern im Außenbereich werden grundsätzlich begrüßt, da sie wichtige Klarstellungen enthalten. Insbesondere die Privilegierung von Batteriespeichern, die räumlich-funktional mit Erneuerbare-Energien-Anlagen verbunden sind, kann eine beschleunigte Umsetzung ermöglichen. Kritisch bewertet werden hingegen die sehr engen räumlichen Vorgaben für andere Batteriespeicher, etwa der maximale Abstand von 200 Metern zu Umspannwerken oder ehemaligen Kraftwerksstandorten. Diese können in der Praxis zu Flächenkonflikten führen, da die betreffenden Areale häufig für den Netzausbau benötigt werden.

Darüber hinaus dürfen Batteriespeicher nur privilegiert errichtet werden, solange der Flächenanteil aller Batteriespeicher im Gemeindegebiet insgesamt 0,5 Prozent beziehungsweise maximal 50.000 Quadratmeter nicht überschreitet. Diese kumulativen Anforderungen engen die Errichtung von notwendigen Batteriespeichern zugleich auf spezifische Standortsituationen zu stark ein. Aus Sicht des BDEW sollten diese Vorgaben angepasst werden, um sicherzustellen, dass sich Netz- und Speicherausbau nicht gegenseitig behindern, sondern sinnvoll ergänzen.

3.1.3 Kraft-Wärme-Kopplung

Der BDEW hebt hervor, dass die Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) mit der gleichzeitigen Erzeugung beziehungsweise Nutzung von Strom und Wärme eine zentrale Technologie zur Steigerung der Primärenergieeffizienz, zur Reduktion von CO₂-Emissionen und zum Ressourcenschutz darstellt. Durch die hocheffiziente Brennstoffausnutzung leistet die KWK einen wesentlichen Beitrag zur Senkung des Primärenergieverbrauchs in Deutschland und gewinnt künftig weiter an Bedeutung, insbesondere für den effizienten Einsatz der begrenzt verfügbaren

klimateutralen Brennstoffe wie Wasserstoff und nachhaltige Biomasse. Als regelbare Kraftwerksleistung bildet sie den Grundstein für die Gewährleistung der Versorgungssicherheit in den Bereichen Strom und Wärme und ist eine zu den Erneuerbaren Energien komplementäre Energieversorgung, ohne dabei auf Finanzierungsmittel aus dem Bundeshaushalt angewiesen zu sein.

Um das Potenzial der KWK zur Erreichung der deutschen Klimaschutzziele langfristig zu sichern, spricht sich der BDEW dafür aus, die KWK-Förderung zeitnah zukunftsfähig weiterzuentwickeln und mit einer Laufzeit bis mindestens 2035 auszugestalten. Von zentraler Bedeutung ist dabei die konsequente Umstellung auf klimaneutrale Brennstoffe.

3.1.4 Kraftwerksstrategie und Kapazitätsmarkt

Mit dem fortschreitenden Kohleausstieg, dem vollzogenen Atomausstieg und der Transformation hin zu einem dekarbonisierten Stromsystem wächst die Herausforderung, jederzeit verfügbare und perspektivisch CO₂-neutrale gesicherte Leistung bereitzustellen. Vor diesem Hintergrund begrüßt der BDEW, dass die Bundesregierung im Rahmen ihrer Kraftwerksstrategie den Zubau neuer steuerbarer Erzeugungskapazitäten, insbesondere in Form von H₂-ready-Gaskraftwerken, angekündigt hat. Ebenso wird die Entscheidung zur Einführung eines Kapazitätsmarktes unterstützt, mit dem Ziel, die entsprechende Rechtsgrundlage bis 2027 zu verabschieden und den Markt ab 2032/33 in Betrieb zu nehmen.

Der Zubau gesicherter Leistung ist angesichts des Kohleausstiegs zwingend notwendig und äußerst dringlich, wie unter anderem das Versorgungssicherheitsmonitoring der Bundesnetzagentur sowie der aktuelle ERAA-Bericht belegen. Dabei sollte von Beginn an die Dekarbonisierungsfähigkeit der neu zu errichtenden Kraftwerke berücksichtigt werden, ebenso wie die Verfügbarkeit des hierfür erforderlichen CO₂-neutralen Wasserstoffs.

Vor diesem Hintergrund hat der BDEW im Mai 2025 einen konkreten Vorschlag zur Ausgestaltung eines Kraftwerkssicherheitsgesetzes vorgelegt ([Positionspapier KWSG](#)). Zugleich spricht sich der Verband für die parallele Ausarbeitung eines integrierten Kapazitätsmarktes aus, der ab Anfang der 2030er-Jahre den notwendigen Zubau gesicherter Leistung langfristig absichert.

3.2 Wärmemarkt

3.2.1 Dekarbonisierung der Fernwärmeversorgung

Um die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu beenden, muss der Energiemarkt in Deutschland konsequent auf erneuerbare und klimaneutrale Energien umgestellt werden. Die leitungsgebundene Wärmeversorgung mit Nah- und Fernwärme kann einen entscheidenden und kostengünstigen Beitrag zur Wärmewende und zur Erreichung der Klimaziele, aber auch

zur Entlastung der Verbraucherinnen und Verbraucher leisten. Das gilt vor allem für vermietete Bestandswohnungen im Geschosswohnungsbau in den Ballungsräumen.

Den Prozess zur Dekarbonisierung der Wärmenetze beschreibt das Wärmeplanungsgesetz mit den Quoten zur Nutzung Erneuerbarer Energien und unvermeidbarer Abwärme bis 2045.

Für den Ausbau der Wärmenetze ist allerdings eine Reform von § 556c BGB und der Wärmelieferverordnung mehr als überfällig zur Umsetzung des Wärmeplanungsgesetzes und für einen fairen Ausgleich zwischen Mietern und Vermietern. Mit der Kostenneutralität (§ 556c BGB) haben Vermieter nicht die Möglichkeit, gegebenenfalls vorliegende höhere Betriebskosten bei einem Anschluss an ein Wärmenetz an die Mieter weiterzugeben. Im Gegensatz dazu besteht beispielsweise für Wärmepumpen die Möglichkeit, nach § 559 BGB die Investitionskosten mit bis zu 50ct/qm pro Monat auf die Kaltmiete umzulegen. Die Stromkosten für die Wärmepumpe kämen als Betriebskosten hinzu. Hierdurch entsteht ein Ungleichgewicht zwischen den GEG-konformen Heizungsoptionen. Der BDEW hält es für sachgerecht, hier einen fairen Rahmen zu schaffen, der Mietsteigerungen bzw. höhere laufende Betriebskosten nicht unangemessen, aber eben gleichermaßen ermöglicht – unabhängig davon, ob in eine eigene Heizung oder in einen Wärmenetzanschluss investiert wird.

Der BDEW sieht die AVBFernwärmeV und die Wärmelieferverordnung dabei als ein zusammenhängendes Regelungspaket, das gemeinsam betrachtet und weiterentwickelt werden sollte. Ohne eine sachgerechte Anpassung dieser beiden Verordnungen scheitert die Wärmewende im Gebäudebestand. Beide Verordnungen garantieren in ihrer jetzigen Form keine anreizenden Bedingungen für den Fernwärmeausbau und greifen ineinander.

Konkret schlägt der BDEW mit Verweis auf seine [Stellungnahme vom 20. August 2024](#) und seine [Stellungnahme vom 4. Dezember 2024](#) unter anderem vor, die Flexibilität bei der Preisanpassung zu wahren (§ 24 AVBFernwärmeV-E) und das Leistungsanpassungsrecht des Kunden nur unter definierten Bedingungen zu ermöglichen (§ 3 AVBFernwärmeV-E).

3.2.2 Bundesförderung effiziente Wärmenetze

Seit dem Inkrafttreten der BEW-Förderrichtlinie im Herbst 2022 steigt die Zahl der Anträge und Förderzusagen kontinuierlich. Nachdem zunächst vor allem vorbereitende Maßnahmen wie Transformationspläne im Fokus standen, befinden sich die Projekte inzwischen zunehmend in der Umsetzungsphase.

Nur eine ausfinanzierte BEW macht kommunale Wärmepläne wirtschaftlich umsetzbar und gewährleistet eine bezahlbare, sozialverträgliche Wärmewende. Die Bundesregierung hat das erkannt. Sie wird die BEW im Haushalt 2026 stärken. Doch die bis 2030 vorgesehenen Mittel von rd. 5 Mrd. Euro bzw. 1 Mrd. Euro pro Jahr reichen bei weitem nicht aus, um die

notwendigen Investitionen für die urbane Wärmewende anzureizen. Aus Sicht des BDEW sollte der Hochlauf der BEW auf mindestens 3,5 Mrd. Euro pro Jahr unverzüglich festgeschrieben werden.

3.2.3 Gebäudemodernisierungsgesetz

Aus dem Gebäudeenergiegesetz soll das Gebäudemodernisierungsgesetz werden. Der Zeitplan ist vorgelegt, jetzt braucht es inhaltliche Klarheit für ein stimmiges wärmepolitisches Gesamtkonzept.

Das bestehende Gebäudeenergiegesetz muss reformiert werden. Es trifft u. a. kleinteilige und zum Teil praxisferne Regelungen zum Einsatz von Heizungsanlagen, welche die Lebenswirklichkeit der adressierten Gebäudeeigentümer weitgehend ausblendet.

Wichtig ist einmal mehr, dass die Koalition schnell Klarheit und verlässliche Rahmenbedingungen für die Wärmewende schafft. Disruptive Veränderungen im Zuge der Umsetzung der EPBD-Umsetzung sollten sich auf das erforderliche Maß beschränken. Dabei sollte die Bundesregierung die Chance ergreifen, das Gebäudeenergie- bzw. Gebäudemodernisierungsgesetz zu einem verständlichen und praxisorientierten Gesetz auszugestalten. Die im aktuellen GEG geltende 65-Prozent-Anforderung für Erneuerbare Energien in neue Heizungen ist mit den europäischen Vorgaben vereinbar. Der BDEW schlägt vor, grundsätzlich – und gerade für Neubauten – bei einer ambitionierten Anforderung zu bleiben. Dies schafft Vertrauen sowie Planungs- und Investitionssicherheit.

Die Überarbeitung des GEG bzw. Gebäudemodernisierungsgesetzes (GMG), die Umsetzung der europäischen Gebäuderichtlinie (EPBD), die Frage der zukünftigen Förderung, die Weiterentwicklung der kommunalen Wärmeplanung und Umsetzung der europäischen Gasbinnenmarktrichtlinie sowie die Novellierung des Rechtsrahmens für die Fernwärme müssen aus einem Guss erfolgen. Effizienz und Wirtschaftlichkeit spielen dabei eine entscheidende Rolle: Die Wärmewende muss volkswirtschaftlich sinnvoll, für die Unternehmen umsetzbar und für Bürgerinnen und Bürger bezahlbar sein.

Die Regierung hat mit dem avisierten Gebäudemodernisierungsgesetz den Faden einer GEG-Reform endlich aufgenommen. Eckpunkte sollen Ende Januar, ein Gesetzentwurf Ende Februar vorliegen. Entscheidend ist nun, dass das Gesetz vereinfacht, verständlicher und praktikabel ausgestaltet wird, die Rolle der 65-Prozent-Anforderung klar einordnet und sinnvoll mit Förderinstrumenten verzahnt wird. Effizienz muss im Gebäudebereich Hand in Hand mit der Nutzung Erneuerbarer Energien gedacht werden. Die Wärmewende muss für alle Beteiligten umsetzbar sein. Die Verunsicherung ist nach wie vor hoch, eine Klärung seitens der Politik muss dringend herbeigeführt werden. Und zwar eine, die über die Legislatur hinweg Bestand haben wird.

Der Neubau, gerade auch von bezahlbarem Wohnraum, ist sehr wichtig. Die größere Herausforderung für die Wärmewende ergibt sich allerdings in der Modernisierung des Gebäudebestandes. Hier sollte deutlicher differenziert werden. Dabei verdeutlicht die Menge an Gas- und Ölheizungen im Bestand die Dimension der Aufgabe, die sich nur durch systemisches Denken und Handeln sowie im Zusammenspiel von GMG mit Wärmeplanung und Transformationsplanung der Infrastrukturen lösen lässt.

In der Novelle sollten alle Möglichkeiten zur Entbürokratisierung ausgeschöpft werden. Nachweis- und Berichtspflichten müssen grundlegend zusammengefasst und deutlich vereinfacht werden.

3.2.4 Weiterentwicklung des Wärmeplanungsgesetzes

Für einen effektiven Klimaschutz im Wärmemarkt, der neben gezielten Investitionen in eine möglichst effiziente Wärmeversorgung auch die Aspekte der Sozialverträglichkeit und Finanzierbarkeit berücksichtigt, ist eine Weiterentwicklung des Wärmeplanungsgesetzes (WPG) erforderlich. Durch eine Steigerung der Qualität und Aussagekraft der Wärmepläne über den bisherigen Standard hinaus können diese Zielsetzungen deutlich besser adressiert werden. Erst dadurch wird es möglich, Klimaschutzmaßnahmen im Wärmesektor in dem erforderlichen Umfang systematisch zu planen und umzusetzen.

Vor dem Hintergrund der kommunalen Daseinsvorsorge und der komplexen Umsetzungsanforderungen sollte die Energiewirtschaft fortlaufend und systematisch in den Prozess der Wärmeplanung eingebunden werden. Diese Beteiligung ist für eine verlässliche und langfristig bezahlbare Energieversorgung zentral und sollte daher ausdrücklich in den §§ 14 ff. WPG verankert werden. Zudem sollten die Ausbaupläne der Strom- und Gasnetzbetreiber verpflichtend und proaktiv in die Wärmeplanung einbezogen werden, auch bei deren Fortschreibung, und nicht lediglich auf Aufforderung nach § 8 Absatz 1 erfolgen.

In der aktuellen Fassung des WPG fehlt ein nachhaltiger und verbindlicher Mechanismus zur Umsetzung der Wärmepläne. Daher sollte auf Länderebene ein Monitoring-Prozess eingeführt werden, der die Umsetzung begleitet und ggf. die Ausweisung von Gebieten mit realistischen Umsetzungsszenarien sicherstellt. Hierfür bietet sich insbesondere eine Anbindung an das bereits bestehende Format der integrierten Stadtentwicklungskonzepte an.

Darüber hinaus sollten erneuerbare Wärmequellen wie unvermeidbare Abwärme oder Geothermie nicht nur punktuell erfasst, sondern ihre dauerhafte Nutzung und Finanzierung verpflichtend im Wärmeplan untersucht werden, auch mit Blick auf eine regionale Wirtschaftsansiedlung. Zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit und Berechnung der Wirtschaftlichkeitsvergleiche im Rahmen des § 18 empfiehlt der BDEW die Anwendung der Kapitalwertmethode unter Berücksichtigung des Lebenszyklus, etwa auf der Basis der im Energieeffizienzgesetz (EnEfG)

vorgegebenen Methode DIN EN 17463 (VALERI). Angesichts der langen Laufzeiten der Wärmeinfrastruktur und der Bezahlbarkeit von Wärme sollte der Betriebskosteneffizienz dabei besondere Bedeutung zukommen; dies kann auch im Rahmen nachgelagerter, verbindlicher Machbarkeitsstudien auf Basis der Wärmepläne (unabhängig von einer BEW-Förderung) erfolgen.

3.3 Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft

3.3.1 Relevanz von Wasserstoff im Grundsatz

Die Energiewende muss Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und Klimaneutralität gleichermaßen gewährleisten. Zudem gewinnt Resilienz zunehmend an Bedeutung. Neben Elektrifizierung und Energieeffizienz braucht es auch in Zukunft Moleküle, um die Energieversorgung klimaneutral, versorgungssicher und kosteneffizient sicherzustellen. Gas übernimmt dabei heute eine systemrelevante Rolle und muss konsequent auf erneuerbare Moleküle umgestellt werden.

Wasserstoff ist hierbei der zentrale Transformationspfad. Vor allem die Speicher- und Transportfähigkeit sowie die Einsatzbreite von Wasserstoff und seinen Derivaten sind dabei für die Sektorkopplung von entscheidender Bedeutung. Voraussetzung hierfür bleibt ein massiver Ausbau der Erneuerbaren Energien im In- und Ausland. Auch zur Sicherstellung der Stromversorgung in einem zunehmend volatilen Energiesystem wird Wasserstoff zukünftig eine bedeutende Rolle zukommen: Flexible, steuerbare Kraftwerke sind erforderlich, um längere Phasen geringer Wind- und Solarerzeugung zu überbrücken. Die Flexibilität wird durch geplante H₂-ready-Kraftwerke sichergestellt. Hierzu hat sich der BDEW bereits in diversen Papieren positioniert und diese Positionen in den [Leitsätzen und Kernforderungen für den Wasserstoffmarkthochlauf](#) zusammengefasst.

3.3.2 Förderbedarf und regulatorische Kosten

Derzeit befindet sich der Wasserstoffhochlauf jedoch noch in seiner initialen Phase, in der Infrastruktur und Markt erst entstehen. In dieser initialen Hochlaufphase bedarf der Mengenhochlauf selbst einer Anschubförderung aus Haushaltsmitteln, welche jedoch nur einen Baustein darstellen. Die Erzeugung von Wasserstoff wird zukünftig durch die Überregulierung mit immensen zusätzlichen Kosten belastet. Der Abbau der bestehenden und absehbaren Kostenfaktoren ist ein zentraler Hebel, um die Zahlungslücke zwischen Angebot und Nachfrage zu verringern. Die Bundesregierung muss daher Investitionssicherheit im Bereich der Erzeugung schaffen und sich für eine kurzfristige Reduktion der Wasserstoffgestehungskosten einsetzen. Insbesondere die Delegierten Rechtsakte (DAs) zu RFNBO und Low-Carbon-Fuels (LCF) führen in ihrer aktuellen Ausgestaltung zu einer Überregulierung, die den Hochlauf hemmt und den

Förderbedarf erhöht. Diese Auswirkungen wurden vom BDEW in seinen Stellungnahmen zu den [Kosten von Wasserstoff durch rechtliche und regulatorische Rahmenbedingungen](#) sowie zu den notwendigen Anpassungen im [DA LCF und im DA für RFNBO-konformen Wasserstoff](#) adressiert.

Zudem sollten systemdienliche Elektrolyseanlagen und deren Wasserstoffproduktion durch eine kurzfristige Durchführung der Ausschreibungen nach § 96 WindSeeG gezielt gefördert werden. Einerseits flankiert die systemdienliche Elektrolyse einen intelligenten Stromnetzbetrieb, durch den ggf. Netzausbaunotwendigkeit verringert und der weitere Ausbau der Erneuerbaren Energien ermöglicht wird. Andererseits gewährleistet die systemdienliche Elektrolyse, dass der Wasserstoff auch dort produziert wird, wo er benötigt und abgenommen werden kann. Nach den bisherigen Verzögerungen sollten nun schnellstmöglich Fortschritte bei der regulatorischen Umsetzung des Ausschreibungsdesigns gemacht werden, damit diese zeitnah starten können.

3.3.3 Förderbedarf durch CfD- und Garantieinstrumente

Wie bereits beschrieben bedarf es auch nach der Reduzierung von rechtlich und regulatorischen Kostenfaktoren einer Anschubförderung. Das Ziel ist kein dauerhafter Subventionsrahmen, sondern ein schneller Übergang in einen liquiden, standardisierten und marktbasierten Handel. Für den Wasserstoffhochlauf braucht es marktnahe Entscheidungen, die systemische Risiken, vor allem Preis-, regulatorische und Infrastrukturrisiken, gezielt absichern, während unternehmerisch tragbare Unsicherheiten beim Markt verbleiben. Ohne diese Absicherung führen hohe Finanzierungskosten, Vertragszurückhaltung und First-Mover-Nachteile dazu, dass Projekte weder die FEED-Phase erreichen noch Investitionsentscheidungen getroffen werden. Entscheidend sind daher politisches Commitment, Planungssicherheit und Infrastrukturaufbau. Zur Schließung der Wirtschaftlichkeitslücke sind CfDs notwendig, ergänzt um Garantieinstrumente für regulatorische und infrastrukturelle Risiken. Hierzu hat sich der BDEW in [einem Positionspapier zum Risikomanagement im Wasserstoffmarkthochlauf](#) positioniert.

3.3.4 Förderbedarf und Notwendigkeit von Wasserstoffspeichern

Wasserstoffspeicher sind zentral für die Integration Erneuerbarer Energien, die Dekarbonisierung verschiedener Sektoren und die Versorgungssicherheit. Sie stellen eine essenzielle Flexibilitätsoption dar, sind jedoch sehr kapitalintensiv und benötigen lange Planungs- und Umsetzungszeiträume. Investitionsentscheidungen können erst dann getroffen werden, wenn Speicherkapazitäten langfristig vermarktet und die eingesetzten Investitionen sowohl preis- als auch mengenmäßig abgesichert sind. In dieser frühen Phase des Markthochlaufs ist daher notwendig, den Speicheraufbau frühzeitig staatlich abzusichern, da Vorlaufzeiten, Vertragslaufzeiten und Förderzeiträume strukturell nicht übereinstimmen. Der BDEW hat in dieser

Thematik bereits frühzeitig mit seinem [Positionspapier zum Weißbuch Wasserstoffspeicher des BMWK](#) Stellung bezogen.

3.3.5 Transformation der Gasnetze

Mit der Umsetzung des EU-Gas- und Wasserstoffbinnenmarktpakets aus 2024 werden die grundsätzlich erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen für eine strukturierte Transformation von Gasnetzen und einen Wasserstoffmarkt im nationalen Recht geschaffen.

Der BDEW weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass im Gegensatz zum etablierten Erdgas-Markt ein vergleichbarer Wasserstoffmarkt bislang nicht existiert und sich dessen Entwicklung noch in einer sehr frühen Phase befindet. Vor diesem Hintergrund sind Investitionen in den Wasserstoffbereich derzeit mit deutlich höheren Risiken verbunden und wirtschaftlich anders zu bewerten als Investitionen im bestehenden Erdgas-Markt, weshalb eine identische regulatorische Behandlung zum jetzigen Zeitpunkt für die handelnden Unternehmen auch eine Investitionshürde darstellen kann.

Die Klimaneutralitätsziele auf europäischer und nationaler Ebene erfordern eine umfassende Transformation der Gasinfrastruktur, die dann klimaneutrale Gase transportiert sowie mit rückläufigen Erdgasmengen umgehen kann.

Diese Transformation wird aus verschiedenen Entwicklungspfaden bestehen: Der Weiternutzung bestehender Gasnetze mit erneuerbaren und kohlenstoffarmen Gasen, dem Bau neuer Wasserstoffleitungen und auch der dauerhaften Außerbetriebnahme von Leitungen, wo Gasanwendungen nicht mehr benötigt werden. Alle drei Pfade müssen bei der Umsetzung der europäischen Vorgaben stets mitgedacht werden.

Mit diesen Regelungen zur notwendigen Transformation der Gasnetze werden auch entscheidende Weichen zur Wärmewende gestellt. Der Energieträger Gas ist heute der wesentlichste Energieträger im Wärmemarkt. Seine Transformation ist eng mit der Wärmewende verbunden. Vor diesem Hintergrund gilt es, das Zusammenspiel mit der Wärmeplanung zu verbessern. Ziel der Umsetzung muss es sein, dass die Wärmeversorgung für Verbraucher – sowohl für private Haushalte als auch für Industrie und Gewerbe – durchgängig planbar, sicher und bezahlbar bleibt.

3.3.6 Biomethan

Biomethan ist ein erneuerbarer Energieträger, der eine zentrale Rolle für das Erreichen der Klimaziele spielt. Es ist wetterunabhängig einsetzbar und – ähnlich wie Erdgas – speicherbar, wodurch es flexibel und auch saisonal genutzt werden kann. Der BDEW weist jedoch darauf hin, dass der Netzanschluss von Biomethananlagen häufig mit hohen Kosten verbunden ist.

Zudem kann dieser in ein Spannungsverhältnis zur Transformation des Gasnetzes und zur wirtschaftlichen Effizienz des Netzbetriebs geraten.

Das BMWi hat angekündigt, die Frage einer etwaigen Nachfolgeregelung der Netzanschlussprivilegierung für Biomethanerzeugungsanlagen zu klären. Der BDEW begrüßt diese Ankündigung und hält eine zeitnahe Klärung für erforderlich, um Planungs-, Investitions- und Rechtssicherheit zu gewährleisten. Künftig sollten beim Netzanschluss von Biomethananlagen die volkswirtschaftliche Effizienz, die Wirtschaftlichkeit des Netzbetriebs sowie eine stärkere Fokussierung auf Regionen mit hohem Potenzial berücksichtigt werden.

Aktuell werden Entwicklungen im Bereich Biomethan im integrierten Netzentwicklungsplan (Wasserstoff/Gas) noch nicht systematisch erfasst. Insbesondere bei regionalen Bedarfen – etwa in Gebieten, in denen absehbar keine Versorgung mit Wasserstoff gewährleistet ist und gleichzeitig ein Rückgang der klassischen Methannutzung erfolgt – kann Biomethan eine sinnvolle Lösung darstellen. Dies betrifft beispielsweise Flächenländer mit stark landwirtschaftlich geprägten Regionen wie Brandenburg oder Teile Süd- und Norddeutschlands.

Für die Erstellung der Entwicklungspläne ist es daher erforderlich, auch die Perspektiven und Ausbaupfade von Biomethan sowie den wirtschaftlichen Netzbetrieb und den Erhalt der Direktverstromung als wirtschaftliche Alternative zu berücksichtigen. Gerade auf regionaler Ebene sollte eine netztopologische Bewertung erfolgen können, ob weiterhin bestehende Bedarfe künftig über Wasserstoff, Biomethan oder eine Kombination beider Energieträger gedeckt werden. Auf diese Weise können sich Biomethan-Cluster ausbilden.

3.4 Verkehr

3.4.1 Gezielte Impulse zur Steigerung der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen

Für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor ist insbesondere der Absatz von batterieelektrischen Fahrzeugen entscheidend.

Während Deutschland inzwischen über ein breites Ladenetz mit ca. 199.000 öffentlichen Ladepunkten und einer Ladeleistung von mehr als 9,3 GW verfügt und bei Pkw die Vorgaben der Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) bereits um ein 2,5-faches übertrifft, hinkt der Absatz von batterieelektrischen Fahrzeugen hinterher. Der ambitionierte Ausbau von Ladesäulen führt nicht automatisch zu einem Anstieg der verkauften E-Autos. Gleichzeitig wird der mangelnde E-Auto-Bestand vor allem an den schlecht ausgelasteten Ladesäulen deutlich. Von den öffentlich zugänglichen Ladepunkten in Deutschland waren im zweiten Halbjahr 2025 durchschnittlich nur 15 Prozent zeitgleich belegt. Diese dauerhaft geringe Auslastung zeigt, dass der Ausbau des Ladeangebots dem Hochlauf der vollelektrischen Pkw weiterhin deutlich voraus ist. Die Folge ist, dass die Investitions- und Betriebskosten der Ladeinfrastruktur auf

eine vergleichsweise kleine Zahl von Nutzerinnen und Nutzern verteilt werden müssen. Solange Ladesäulen nur gering ausgelastet sind, fehlt daher der wirtschaftliche Spielraum für niedrigere Ladepreise.

Für eine erfolgreiche und nachhaltige Marktentwicklung der Elektromobilität in Deutschland ist daher eine ganzheitliche Strategie erforderlich. Diese muss über den kontinuierlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur hinausgehen und gezielt den Markthochlauf vollelektrischer Fahrzeuge unterstützen. Der BDEW betont, dass dabei den CO₂-Emissionsstandards für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge eine Schlüsselrolle zukommt. Mit dem festgelegten Emissionsminderungspfad bis hin zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen um 100 Prozent ab dem Jahr 2035 wurde ein klares und verlässliches Signal gesetzt, das Industrie, Marktakteuren und Investoren Planungssicherheit gibt und die strategische Ausrichtung vorgibt. Dieses Ziel leistet einen entscheidenden Beitrag, um die Führungsrolle der europäischen Automobilindustrie im globalen Wettbewerb zu sichern. Gerade in einer Zeit, in der internationale Wettbewerber wie China mit strategischem Fokus den Markt für Elektromobilität erobern.

Die aktuelle Diskussion um den Ausstieg aus dem CO₂-Minderungsziel für das Jahr 2035 bedroht daher das Vertrauen in die europäische Transformationspolitik und die Konsistenz zentraler Rahmenbedingungen. Sowohl Unternehmen in der Automobil- und Zulieferindustrie als auch in der Energie- und Ladebranche haben Milliardeninvestitionen getätigt und ihre Strategien klar auf das 2035-Ziel ausgerichtet. Allein in Deutschland haben Ladesäulenbetreiber über fünf Milliarden Euro in den Aufbau von Ladepunkten investiert. Diese Unternehmen haben im Vertrauen auf regulatorisch festgeschriebenen Rahmenbedingungen, in den vorauslaufenden Ausbau des Ladeangebots investiert und dürfen nicht durch Leerstand an den Ladesäulen wirtschaftlich bestraft werden. Aus Sicht des BDEW ist es daher entscheidend, dass der Markthochlauf der Elektromobilität politisch konsistent weiterverfolgt wird, um Investitionssicherheit zu erhalten und wirtschaftliche Risiken durch anhaltend geringe Auslastung zu begrenzen. Dies ist vor allem mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland von umfassender Relevanz.

Neben der CO₂-Flottengrenzwertregulierung kommt einer nachhaltigen Steuergesetzgebung mit gezielten Anreizen für die Anschaffung von Elektro-Pkw eine wesentliche Rolle zu. Der BDEW weist darauf hin, dass auf diese Weise gewährleistet werden kann, dass sich der Markt eigenständig weiterentwickelt. Anderenfalls bleibt der aktuelle Ansatz unvollständig. Insbesondere günstigere Modelle sind dabei von Bedeutung, um auch Haushalten mit kleinen und mittleren Einkommen den Umstieg auf die Elektromobilität zu ermöglichen. Diese Dynamik sollte durch nachhaltige steuerliche Anreize statt teurer Förderprogramme unterstützt werden. So sollte eine CO₂-orientierte Besteuerung von Neuzulassungen eingeführt, die

Stromsteuer auf das europäische Mindestmaß gesenkt sowie eine Reform der Dienstwagenbesteuerung angestrebt werden, bei welcher die CO₂-Bilanz berücksichtigt wird.

Darüber hinaus liegt ein wesentlicher Hebel für den Markthochlauf der Elektromobilität im konsequenten Hochlauf von Unternehmensflotten. Unternehmen spielen eine zentrale Rolle, da sie einen überproportional hohen Anteil an neuen Fahrzeugen anschaffen und diese in der Regel in kurzen Zyklen erneuern. Die ausrangierten Fahrzeuge gehen in den Gebrauchtwagenmarkt. Der EU-Kommissionsvorschlag zu sauberen Unternehmensflotten setzt hierzu einen richtigen Impuls.

3.4.2 Flächenverfügbarkeit und Entbürokratisierung des Ladesäulenausbaus

Die Verfügbarkeit von geeigneten Flächen für den Aufbau von Ladepunkten ist weiterhin eine der größten Herausforderungen für Ladesäulenbetreiber. Denn auch für die notwendigen Netzbetriebsmittel (u. a. Trafostationen, Schaltanlagen) braucht es Flächen, insbesondere in den Ballungsgebieten und Wohnsiedlungen. Aus Sicht des BDEW müssen die Rahmenbedingungen verbessert werden, indem Genehmigungsverfahren entschlackt und Hemmnisse bei der Flächenverfügbarkeit behoben werden. Die grundsätzliche Ausweisung von Flächen der öffentlichen Hand sowie die Integration von Ladepunkten im öffentlichen Raum in die Stadtplanung können einen einfachen und schnellen Weg zur Unterstützung des Ausbaus darstellen. Städtebauliche Verträge sollten zudem eine grundsätzliche Öffnungsklausel für die Umwidmung von Parkplätzen in Ladeplätze enthalten.

3.4.3 Aufwandsarme und bedarfsgerechte Umsetzung der EPBD

Dass der privatwirtschaftliche Aufbau erfolgreich ist, haben die letzten Jahre gezeigt. Der marktwirtschaftliche Ansatz und der Grundsatz der Kundenorientierung sollten – wie vom BDEW betont – auch bei der Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) durch die Anpassung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) berücksichtigt werden. Statt einer pauschalen Ausstattung einer festen Anzahl von Stellplätzen mit Ladepunkten, sollten alternative Ladekonzepte möglich sein, mit denen dieselbe Ladeleistung abgedeckt werden kann. Hier sind die im Markt aktiven Unternehmen die besten Innovationsgeber für kundenorientierte Lösungen. Für Nutzerinnen und Nutzer ohne eigene Lademöglichkeit entstehen durch die Umsetzung der Vorgaben aus Artikel 14 der europäischen Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD) erhebliche zusätzliche Ladeoptionen, insbesondere im Bereich der Nichtwohngebäude, etwa auf Handelparkplätzen. Die anwendungs- und bedarfsgerechte Umsetzung der EPBD durch die Bundesregierung bis Mai 2026 ist daher von zentraler Bedeutung für den weiteren Hochlauf der Elektromobilität.

Mit der geplanten Anpassung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) durch das BMWi werden wichtige Rahmenbedingungen geschaffen, um den Ausbau von Ladeinfrastruktur effizient und zielgerichtet voranzubringen. Die vorgesehene Beibehaltung der Pooling-Lösung sowie die Einführung einer alternativen Erfüllungsoption für öffentlich zugängliche Stellplätze an Nichtwohngebäuden ermöglichen einen qualitativ hochwertigen Ausbau, der neben der Anzahl der Ladepunkte auch die bereitgestellte Ladeleistung berücksichtigt.

3.4.4 Marktgetriebener Ausbau des Lkw-Ladenetzes

Auch im Lkw-Bereich nimmt der Ausbau von öffentlichen Ladepunkten mit hohen Ladeleistungen Fahrt auf, insbesondere dort, wo der Markt frei agieren kann. Der Wettbewerb führt bereits heute zu einem deutlich schnelleren Ausbau von Ladepunkten als vom Staat anvisiert. Staatliche Förderprogramme beschleunigen den Ausbau nicht, sondern führen zu Marktverzerrungen. Dass der privatwirtschaftliche Aufbau erfolgreich ist, haben die letzten Jahre gezeigt. Der marktwirtschaftliche Ansatz und der Grundsatz der Kundenorientierung gewährleisten dem Markt sinnvolle Innovationen. Mit der Ausschreibung der Beauftragung für die Planung, Errichtung und den Betrieb öffentlicher Schnellladeinfrastruktur für E-Lkw hat die letzte Bundesregierung jedoch in den Markt eingegriffen und die Kosten- und Erlösstrukturen gegenüber privatwirtschaftlichen Standorten verzerrt. Ferner werden die deutschen Standorte von der europäischen Marktentwicklung abgekoppelt. Stattdessen sollte die künftige Bundesregierung eine einfache und rechtlich robuste Ausschreibung der Nutzung der bundeseigenen Flächen vornehmen. Dies würde sowohl zu einer schnelleren Errichtung von Ladepunkten als auch zu Einnahmen statt Ausgaben für den Staat führen. Ladeservices können so im Einklang mit dem europäischen Markt innovativ weiterentwickelt werden.

3.4.5 Bidirektionales Laden

Bidirektionales Laden bietet aus Sicht des BDEW einen attraktiven Mehrwert und eine zusätzliche Flexibilitätsoption für das Energiesystem. Ziel muss die Entwicklung nicht-proprietärer, interoperabler „Plug & Play“-Lösungen sein, die Fahrzeuge, Lade- und Energiemanagementsysteme sowie diskriminierungsfreie Datenzugriffe auf das Fahrzeug einbeziehen. Nur so kann ein fairer Wettbewerb ermöglicht und Lock-in-Effekte für die Nutzerinnen und Nutzer vermieden werden.

Bidirektionales Laden, insbesondere Vehicle-to-Grid (V2G), kann Elektrofahrzeugnutzern finanzielle Vorteile bieten und Flexibilität für das Stromsystem bereitstellen. Für eine consequente Marktdurchdringung müssen aus Sicht des BDEW die rechtlichen und technischen Voraussetzungen zeitnah geschaffen werden. Die Abschaffung der doppelten Netzentgeltbelastung bei Speichern ist ein wichtiger Schritt. Um das Potenzial weiter zu heben, ist die Etablierung einheitlicher technischer Standards entscheidend.

Zudem muss allen Marktteilnehmern ein diskriminierungsfreier Zugriff auf Fahrzeugdaten gewährleistet werden, um so die Integration von Elektrofahrzeugen in das Energiesystem zu unterstützen. Der BDEW betont, dass detaillierte Regelungen, die den Innovationsspielraum einschränken, abzulehnen sind. Parallel müssen messtechnische und regulatorische Rahmenbedingungen für die Nutzung von Grünstrom über Fahrzeugbatterien klar geregelt werden, damit Förder- und Geschäftsmodelle praxistgerecht wirken und die Potenziale von bidirektionalem Laden vollständig genutzt werden können.

3.4.6 Beschleunigung des Netzausbaus

Die Bundesregierung sollte daher alle Maßnahmen ergreifen, um die Genehmigungszeiten zu reduzieren. Zudem müssen flexible Netzanschlusskonzepte ermöglicht werden, so dass im Falle zunehmender Netzengpässe die Wartezeit auf einen Netzanschluss für Investoren und Wirtschaft möglichst kurzgehalten werden kann.

3.4.7 Weiterentwicklung des THG-Quotenhandels

Das Bundeskabinett hat am 10. Dezember 2025 den Entwurf für das [Zweite Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote](#) (THG-Quote) auf den Weg gebracht.

Mit der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) werden Inverkehrbringer von Otto- und Dieselmotoren verpflichtet, die Treibhausgasemissionen ihrer Kraftstoffe zu senken. Nachhaltige Biokraftstoffe, strombasierte Kraftstoffe und der direkte Einsatz von Strom in Straßenfahrzeugen können auf die Erfüllung der THG-Quote angerechnet werden.

Der Gesetzesentwurf dient der Umsetzung der [Erneuerbare-Energien-Richtlinie \(EU\) 2023/2413](#) (sog. RED III) für den Verkehr und soll zudem einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor leisten. Das Artikelgesetz sieht hierfür insbesondere Anpassungen im BImSchG sowie 37. BImSchV und 38. BImSchV vor.

Es werden insbesondere folgende Maßnahmen getroffen:

- › Die verpflichtende prozentuale Minderung der Treibhausgasemissionen bei Kraftstoffen wird bis zum Jahr 2040 fortgeschrieben und steigt schrittweise von 10,6 Prozent im Jahr 2025 auf 59 Prozent in 2040.
- › Es wird eine allgemeine Quote für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs über den Anwendungsbereich der THG-Quote eingeführt.
- › Die Quote für fortschrittliche Biokraftstoffe wird angehoben, die Doppelanrechnung für diese Kraftstoffe entfällt.

- › Als neue Erfüllungsoption soll mittels Elektrolyse erzeugter kohlenstoffarmer Wasserstoff ab 2031 auf die THG-Quote angerechnet werden können.
- › Erneuerbare Kraftstoffe sind nur noch anrechenbar, wenn Vor-Ort-Kontrollen durch staatliche Kontrolleure möglich sind.
- › Die Anrechnung von Biokraftstoffen aus Reststoffen der Palmölproduktion auf die THG-Quote wird beendet.

Der BDEW begrüßt in seiner [Stellungnahme](#) der Verbändeanhörung die Pläne der Bundesregierung grundsätzlich, da sie wesentliche Elemente und Leitplanken des [Eckpunktepapiers zur Umsetzung der RED III im Verkehr](#) des BDEW von Mai 2024 aufgreifen. Dies betrifft insbesondere die **ambitionierte Fortschreibung der Anforderungen bis zum Jahr 2040** und das Beibehalten des Zusammenspiels von **Effizienzfaktoren und Mehrfachanrechnungen** für bestimmte Erfüllungsoptionen mindestens bis zum Jahr 2030. Die im Gesetzentwurf vorgesehenen Regeln zur Eindämmung von Betrug mit Biokraftstoffen sind nachdrücklich zu begrüßen und müssen dringend beibehalten werden, um potenziellen Betrug mit THG-Minderungen im Kraftstoffbereich wirksam zu unterbinden und den THG-Quotenmarkt zu stabilisieren.

Der BDEW setzt sich zudem für einen **Prüfauftrag für die Bundesregierung** ein, demzufolge eine technologieoffene Überprüfung und ein Monitoring zu der Entwicklung der Erfüllungsoptionen und der Mehrfachanrechnungen für die Verpflichtungsjahre nach 2030 frühzeitig stattfinden muss, mit dem Ziel, die Vorgaben an die Treibhausgasreduktion ggf. weiter anzuheben und an das Ziel der Treibhausgasneutralität 2045 auszurichten.

Der BDEW unterstützt, dass die THG-Minderungsquote in den Jahren 2026 bis 2029 zum Ausgleich der aus den Jahren 2024 bis 2026 übertragenen Übererfüllungen angehoben werden soll, um den Preis auf dem Quotenmarkt zu stabilisieren.

Der Mindestanteil an fortschrittlichen Biokraftstoffen sollte über den Zeitverlauf deutlich angehoben werden. Die Beendigung der Doppelanrechnung für über die Mindestquote hinaus in Verkehr gebrachte fortschrittliche Biokraftstoffe ist grundsätzlich zu unterstützen. Jedoch sollte die Doppelanrechnung für die Rohstoffe Bioabfall, Gülle, Mist und Klärschlamm beibehalten werden.