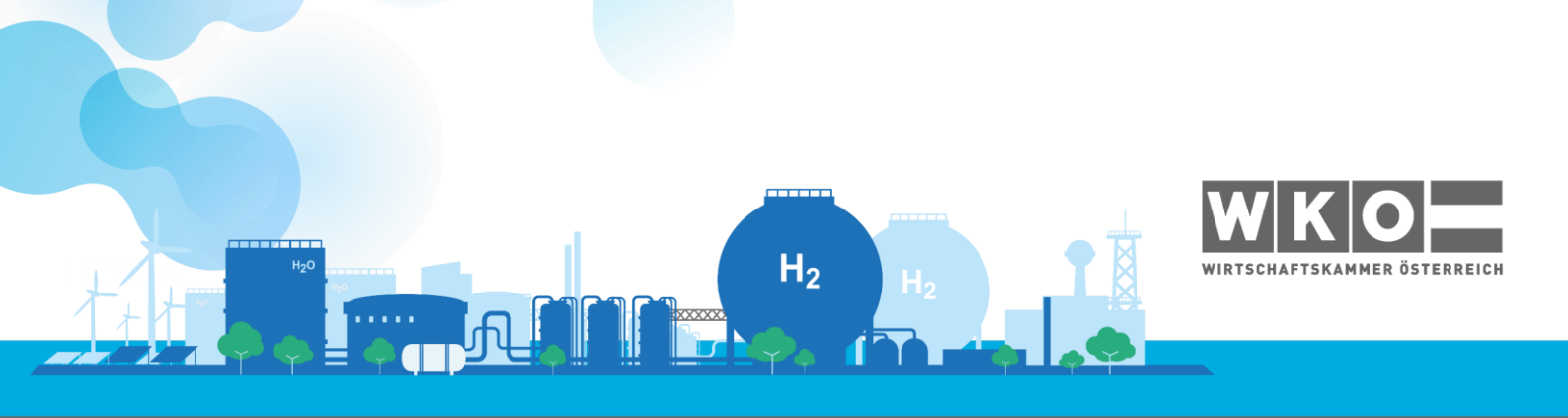




WKO-Forderungspapier

Wesentliche Anforderung an eine nationale Wasserstoffimport- und -transitstrategie

20.10.2025

Hintergrund

Bedarf an Wasserstoffimporten:

Zum Erreichen der Klimaneutralität gehen Studien in Österreich von einem Wasserstoffbedarf aus, der zwischen **66 und 98 TWh** pro Jahr liegt.

Quelle: Compass Lexecon-Studie „Energiekonzept 2040 - Sektorübergreifende Energiesystemstudie von Österreich“ & Austrian Energy Agency-Studie „Erneuerbares Gas in Österreich 2040. Quantitative Abschätzung von Nachfrage und Angebot“

Diesem voraussichtlichen Bedarf stehen folgende Ausbauziele gegenüber:

Bis 2030: Aufbau einer Elektrolysekapazität von **1 GW** (abhängig von Wirkungsgrad und Volllaststunden können damit jährlich bis zu **5,6 TWh** erneuerbarer Wasserstoff produziert werden.)

Diese offensichtliche Differenz zeigt deutlich, dass Importe für Österreich eine wesentliche Rolle übernehmen müssen. Daher sieht auch das aktuelle [Regierungsprogramm](#) die Entwicklung einer Wasserstoffimportstrategie und die Schaffung von Instrumenten zur Senkung des Importrisikos von Wasserstoff vor.

Wasserstoffimporte in der EU

Im REPowerEU-Aktionsplan, welcher beschlossen wurde, um die Energieabhängigkeit von Russland zu beenden und den Übergang zu einer sicheren, nachhaltigen und bezahlbaren Energieversorgung in der EU zu beschleunigen, hat sich die Europäische Kommission ambitionierte Ziele im Hinblick auf grünen Wasserstoff gesetzt. Bis 2030 soll...

- die europäische, jährliche Produktion auf 10 Mio. t erhöht werden und
- auch die jährliche Importmenge aus Drittstaaten auf 10 Mio. t steigen.

Zum Vergleich: 2024 wurden rd. 300 t Wasserstoff (Schweiz: rd. 110 t, Norwegen: rd. 80 t, UK: rd 40 t, Restliche Welt: rd. 80 t) (Derivate nicht berücksichtigt) aus Drittländern in die EU importiert.

Quelle: [European Hydrogen Observatory](#) - Hydrogen Trade 2024

Welche Vorgaben gibt es an importierten erneuerbaren Wasserstoff?

Auch importierter Wasserstoff und seine Derivate müssen die Produktionskriterien für RFNBO, („renewable fuels of non-biological origin“) gemäß *delegierten Rechtsakt* ([Del. RA \(EU\) 2023/1184 über Vorschriften für die Erzeugung von RFNBO zur Erneuerbare-Energien-Richtlinie](#) (Renewable Energy Directive (EU) 2023/2413 (REDIII)) erfüllen. Diese besagen, dass der für die RFNBO-Produktion genutzte Strom folgende drei Kriterien erfüllen muss, wobei es Übergangsfristen und gewisse Ausnahmen gibt:

- 1) **Additionalität:** Die Stromproduktionsanlage darf maximal 36 Monate vor der RFNBO-Erzeugungsanlage in Betrieb gehen und keine Förderungen erhalten haben.
- 2) **zeitliche Korrelation:** Der Strom muss in derselben Stunde erzeugt werden, in der die Anlage zur RFNBO-Herstellung ihn verbraucht.
- 3) **geografische Korrelation:** Der Strom muss aus derselben Gebotszone oder einer verbundenen Gebotszone mit höherem oder gleichem Strompreis bezogen werden.

Unsere Forderungen:

Angesichts der voraussichtlich, künftig steigenden Nachfrage nach Wasserstoff in Industrie, Verkehr- und Energiesektor müssen Importströme frühzeitig gesichert und mit einer konsequenten Sektorintegration geplant werden, damit Synergien zwischen verschiedenen Verbrauchs- und Produktionsbereichen optimal genutzt werden können. Eine unterbrechungssichere Versorgung mit stabilem Netzdruck setzt nicht nur internationale Importkorridore, sondern auch nationale Pufferkapazitäten und Speicher entlang der Pipelines voraus.

Gleichzeitig ist klar: Der Import allein reicht nicht aus. Ohne eine lückenlose, leistungsfähige Infrastruktur innerhalb Österreichs (vom Grenzübergang bis zum industriellen Endverbraucher) bleibt Wasserstoff ein theoretisches Versprechen. Neben dem Ausbau der Pipelineverbindungen müssen auch die Anbindung an Industriecluster, Speicherstandorte und gegebenenfalls Umwandlungsanlagen (z. B. für Ammoniak oder Methanol) mitgedacht werden. Ergänzend gilt es, regulatorische Hürden zu reduzieren, Genehmigungsprozesse zu beschleunigen und Investitionssicherheit zu schaffen, um internationale Partner und heimische Akteure gleichermaßen zum Markthochlauf zu motivieren.

→ **Im Detail fordert die Wirtschaftskammer Österreich folgende Punkte zum effektiven Aufbau von Wasserstoffimportströmen in der angekündigten Strategie zu berücksichtigen:**

- **Einen Realitätscheck der Ziele:**

Für den erfolgreichen Aufbau einer Wasserstoffimportstrategie braucht es eine fundierte Erhebung des künftigen Wasserstoffbedarfs in Österreich, differenziert nach Sektoren wie Industrie, Verkehr und Energieversorgung. Auf dieser Basis können, wie zum Beispiel in Deutschland („50-70 % des Bedarfs durch Importe ab 2035“), realistische Importziele definiert werden. Die nationale Strategie sollte dabei verbindliche Zielbilder bis 2040 enthalten, ohne den Markt durch Vorfestlegungen auf bestimmte Anbieter oder Technologien einzuengen. Stattdessen müssen klare Rahmenbedingungen geschaffen werden, um Versorgungssicherheit durch diversifizierte Importe zu gewährleisten. Eine laufende Einbindung der Wirtschaftstreibenden und ihrer Vertretungen in die Erarbeitung und Fortschreibung dieser Zielbilder ist dafür unerlässlich. Darüber hinaus ist die Wasserstoffimportstrategie eng mit Fragen der Systemintegration - Stromnetz, Gasnetz und CO₂-Infrastruktur - zu verknüpfen, um sektorübergreifende Synergien zu heben.

- **Sicherstellung Österreichs als zukünftige Wasserstoffdrehscheibe:**

Aufgrund der ausgezeichneten Infrastruktur und zentralen Lage im Herzen von Europa war Österreich bisher eine wesentliche Drehscheibe beim Transit und Handel von Erdgas. Dies hat sich in der Vergangenheit durch eine höhere Versorgungsresilienz (insbesondere für ein kleines Binnenland), Erlöse und Steuern aus Transit- und Handelsaktivitäten und keine rein nationale Finanzierung der österreichischen Gasübertragungsnetze positiv ausgewirkt. Um in einer dekarbonisierten Zukunft von diesen Vorteilen zu profitieren, muss Österreich auch zu einem Wasserstoffhub werden. Dafür benötigen wir:

- ein klares Bekenntnis der Bundesregierung zu Österreich als Wasserstoffdrehscheibe und die rasche Erarbeitung der angekündigten Wasserstoffimportstrategie inklusive einer Erweiterung auf Transite (Wasserstoffimport- und -transitstrategie);
- eine konstante Einbringung auf europäischer Ebene bei der Entwicklung und dem Ausbau des European Hydrogen Backbone (inklusive Berücksichtigung von (großvolumigen) Wasserstoffspeichern, damit dieser durch Österreich durch und nicht rundherum entsteht sowie die Schaffung des Rahmens für den Aufbau des innerösterreichischen Teils. Ohne Anbindung an den Backbone drohen massive Standortnachteile im europäischen Energiemarkt. Dann wird Österreich nicht zu einem Hub, sondern (im besten Fall) zu einer Endstation mit allen daraus resultierenden wirtschaftlichen Folgen und Nachteilen für den Standort Österreich. Um auch Genehmigungen zu erleichtern, sollte es das Ziel sein, dass alle relevanten Grenzprojekte in die TEN-E Listen der Vorhaben von gemeinsamem Interesse (Projects of Common Interest (PCI)) inkludiert werden und bis zu ihrer Fertigstellung dort verbleiben;
- Anbindung an weitere Transitländer oder Exportländer, wie es aktuell bereits mit Italien und Deutschland im Rahmen des South2 Corridor angestrebt wird, z.B. an den Ostkorridor/Ukraine. Die Bemühungen zum South2 Corridor sind nachdrücklich weiterzutreiben.

- Verlässliche lokale Preissignale, Preistransparenz und ausreichende Marktliquidität sind sowohl für den Import als auch für die Produktion von Wasserstoff in Österreich unerlässlich. Der Handel benötigt dazu ein adäquates Marktmodell mit klar definierten Rollen und einen Virtual Trading Points (VTP). Durch die Ermöglichung eines raschen Aufbaus eines Virtual Trading Point (VTP) für Wasserstoff kann sich Österreich frühzeitig als zentralen Handelsplatz im entstehenden europäischen Wasserstoffmarkt positionieren. Damit wird sichergestellt, dass wir nicht ausschließlich Transitland bleiben, sondern aktiv vom Wasserstoffhandel profitieren. Besonders für kleinere Abnehmer ist die Möglichkeit eines unkomplizierten Handels eine wesentliche Voraussetzung für den erfolgreichen Wasserstoffeinsatz.
- Zukünftig können auch flüssige Wasserstoffimporte notwendig werden. Als Binnenland besteht die Gefahr, dass Österreich von diesen Möglichkeiten abgeschnitten wird. Eine österreichische Beteiligung an LNG-Terminals mit Umrüstungsperspektive für flüssigen Wasserstoff und Wasserstoffderivate (Ammoniak, LOHC) würde eine mögliche Lösung darstellen, unter Berücksichtigung der Anbindung an eine entsprechende Transportinfrastruktur nach Österreich.
- **Keine künstlichen Einschränkungen bei der Entwicklung der nationalen Wasserstoffimport- und Transitstrategie:**
Das Regierungsprogramm 2025 - 2029 sieht „die Entwicklung einer Wasserstoffimportstrategie (im Rahmen der Wasserstoffstrategie) [...]“ vor. Wir sehen die Einschränkung auf die bestehende „Wasserstoffstrategie“ kritisch, denn die österreichische Wasserstoffstrategie stammt aus dem Jahr 2022 und ist damit schon mehrere Jahre alt. Gerade das Thema Wasserstoff ist aber auch international und auch beim europäischen Rechtsrahmen stetig Entwicklungen unterworfen. Eine nationale Import- und Transitstrategie muss möglichst uneingeschränkt und mit reinem Fokus an den aktuellen bzw. erkennbaren Bedarfen und Anforderungen geschrieben werden. Die zukünftige Wasserstoffimportstrategie ist idealerweise mit Schlüsselpartnerländer Deutschland, Italien, etc. abgestimmt und synchronisiert.
- **Aufbau strategischer Importpartnerschaften:**
Zahlreiche Länder sind weltweit dabei, aktive Partnerschaften im Wasserstoffbereich aufzubauen. Die deutsche Wasserstoffimportstrategie spricht explizit von bilateralen Wasserstoffabkommen mit 15 Ländern und außerdem zahlreichen weiteren Zusammenarbeiten mit anderen Ländern in diesem Bereich. Österreich darf hier nicht zurückfallen. Wir müssen weiterhin aktiv an Partnerschaften arbeiten und keine Zeit verlieren. Denn Importpartnerschaften beginnen nicht bei Wasserstoff, sondern enden dort. Als erstes muss es gute Beziehungen mit einem Land geben und Vertrauen aufgebaut werden. Wir fordern daher:
 - Fortführung und Aufbau einer diversifizierten und zielgerichteten, diplomatischen und wirtschaftlichen Kooperation mit Produzentenländern, wie es bereits mit Nordafrika geschieht. Hierfür muss sich Österreich verbindliche und zeitlich ambitionierte Meilensteine setzen.
 - Erarbeitung einer Vorlage für MoU (Memorandum of Understanding), die alle notwendigen Rahmenaspekte umfasst, aber für die jeweiligen Zielländer und spezifischen Projekte angepasst werden kann.
 - Bekenntnis der Bundesregierung zur Beteiligung an bestehenden und zukünftigen EU-Kooperationen im Wasserstoffimportbereich.
- **Internationale Orientierung und EU-weiter Gleichklang bei Erstellung einer nationalen Wasserstoffimport- und Transitstrategie:**
Als Binnenland im Zentrum von Europa ist es für Österreich fast nicht möglich Wasserstoffimporte direkt von internationalen Produzenten zu beziehen, ohne die Infrastruktur anderer Mitgliedstaaten zu nutzen. Gleichzeitig ist es strategisch sinnvoll, Österreich als wesentlichen Knotenpunkt sowie als liquiden Handelsplatz im europäischen Wasserstoffhandel zu etablieren. Eine derartige Positionierung würde die Versorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit des Standorts stärken. Daher müssen...
 - ... regulatorischen Entwicklungen (z.B. Qualitätsanforderungen an Wasserstoff wie Reinheitsgrad, Etablierung europäischer Standards für den grenzüberschreitenden

Transport, ...) in anderen Mitgliedstaaten berücksichtigt und idealerweise vereinheitlicht werden und. (Österreich muss sich hier dafür einsetzen, dass die Anforderungen verhältnismäßig bleiben.)

- ...diskriminierungsfreier Marktzugang gewährleistet werden: Es ist sicherzustellen, dass in den Nachbar- und Transitländern keine regulatorischen oder sonstigen Barrieren entstehen, die den freien Zugang zum europäischen Wasserstoffmarkt behindern.
- ...Harmonisierung und Transparenz forciert werden: Der Aufbau eines europäischen Wasserstoffmarktes mit einheitlichen Standards und Zertifikats- und Herkunftsnachweissystemen trägt wesentlich zur Preistransparenz und fairen Marktbedingungen und -zugängen bei - insbesondere für kleinere Marktteilnehmer. (Siehe 7. Forderung „Rasche Schließung regulatorischer Lücken“)
- ... der Zeitplan des (grenzüberschreitenden) Infrastrukturausbau international koordiniert werden.

Diese Punkte sind wesentlich als Entscheidungsgrundlage für mögliche Anwender, da Wasserstoff unterbrechungsfrei, in ausreichend großen Mengen, zu wirtschaftlichen, wettbewerbsfähigen (Gesamt)Preisen und gesicherter Qualität zur Verfügung stehen muss. Dies gilt besonders für den Wasserstofftransport per Pipeline.

- **Versorgungssicherheit durch Diversifizierung der Importe (Drittel-Strategie):**

Die Energiekrise 2022/23 hat deutlich gemacht, wie riskant eine starke Abhängigkeit von einem einzelnen Lieferanten sein kann. Dieses Risiko muss beim Aufbau der Wasserstoffimporte von Anfang mitgedacht und unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit minimiert werden. Dazu gehört auch, einen substanziellen Anteil nationaler Eigenproduktion aufzubauen. Im Sinne der Versorgungssicherheit ist mittelfristig eine konsequente Diversifizierung notwendig. Dies muss auch einen wesentlichen Aspekt der nationalen Import- und Transitstrategie darstellen.:

- Kein Lieferant und keine Route sollten langfristig mehr als ein Drittel der gesamten Energiemenge bereitstellen. Bei den Importen muss von Beginn und soweit möglich an einer breiten geographischen Streuung gearbeitet werden, sobald dies politisch und infrastrukturell möglich ist. (Anschluss nach Süden (z.B. Algerien, Tunesien), nach Norden (z.B. Dänemark und Norwegen), nach Osten bzw. Südosten (z.B.: Ukraine), ...). So lässt sich ein robustes, widerstandsfähiges Versorgungsnetz für Wasserstoff etablieren. Dabei darf es nicht zu einer Benachteiligung bereits gestarteter Projekte kommen.
- Diversifizierung wird auch im Hinblick auf die Transporttechnologien und insbesondere langfristig notwendig sein. Es ist klar, dass Pipelines langfristig die wesentliche und kostengünstigste Säule der Wasserstofftransportinfrastruktur darstellen, zumal man hier weitgehend auf vorhandene Strukturen aufbauen kann. Parallel zu Pipelinestrukturen müssen aber auch alternative Versorgungswege etabliert werden, damit auch jene Verbraucher mit Wasserstoff und dessen Derivaten versorgt werden können, die nicht an Netze angeschlossen sind (Schiene, Straße, Schifffahrt).

- **Rasche Schließung regulatorischer Lücken:**

Auch wenn die Entwicklung von Importpartnerschaften mittel- bis langfristige Zeithorizonte benötigt, muss die notwendige Weichenstellung bereits jetzt erfolgen. Ein fehlender, stabiler regulatorischer Rahmen hemmt Investitionsentscheidungen und den gezielten Aufbau von Partnerschaften. Dafür benötigt es im Besonderen:

- Schnellstmögliche Fertigstellung und Beschluss der Neufassung des Gaswirtschaftsgesetzes (Umsetzung EU-Gasmarktpaket), um Rechtssicherheit insbesondere auch im Hinblick auf die Finanzierung von Infrastruktur zu schaffen. Wesentliche Arbeiten sind hierzu bereits erfolgt, nun muss eine baldige Fertigstellung angestrebt werden.
- Sicherstellung einfacher Erbringung eines Nachhaltigkeitsnachweises für importierten Wasserstoff (Siehe 9. Forderung „Einfache Systeme zum durchgängigen Nachweis von Herkunft und Nachhaltigkeit“). Auf keinen Fall darf es hier zu bürokratischen Doppelbelastungen für Unternehmen kommen.

- Benennung klarer Verantwortlichkeiten bei Behörden, soweit noch nicht geschehen. Insbesondere Festlegung von konkreten Verantwortungsbereichen zwischen

Genehmigungsbehörden und Bundesregierung zur rechtssicheren Darstellung aller erforderlichen Genehmigungsverfahren für Produktion, Transport, Speicherung und Verwendung von Wasserstoff und für die zeitnahe Implementierung von beschleunigten Genehmigungsverfahren im Sinne des zukünftigen Erneuerbaren-Ausbau-Beschleunigung-Gesetzes (EABG).

- Abbau von Hindernissen: Österreich muss sich nachdrücklich auf europäischer Ebene dafür einsetzen, regulatorische Hindernisse für erneuerbaren Wasserstoff (nationale Produktion und Import) abzubauen u.a. die strengen Vorgaben des delegierten Rechtsakts (EU) 2023/1184 im Hinblick auf Additionalität, zeitlicher und räumlicher Korrelation. Dieser Rechtsakt muss dringend so überarbeitet werden, dass die Anforderungen zwar ambitioniert, aber zugleich wirtschaftsfreundlich umsetzbar und realistisch erreichbar sind. Zumindest sind Übergangsfristen unbedingt zu verlängern. Darüber hinaus sollte Technologieoffenheit eingefordert werden. Dies betrifft insbesondere die gleichwertige Anerkennung von kohlenstoffarmem Wasserstoff (low-carbon hydrogen) neben erneuerbarem Wasserstoff sowie ein praktischer Rahmen für Möglichkeit des Wasserstoffimportes über Blending von Wasserstoff in das Erdgasnetz ermöglicht werden.
- **Unterstützung von Importverträgen und Marktmechanismen zur Risikominimierung beim Wasserstoffimport:**
Gerade zu Beginn wird es notwendig sein, das Risiko für Unternehmen deutlich zu senken und Investitionssicherheit zu schaffen, um den Markthochlauf von klimaneutralem Wasserstoff zu ermöglichen. Dies erfordert ein abgestimmtes Bündel aus europäischen, nationalen und marktbasierenden Instrumenten, die Preis- und Mengensicherheit gewährleisten, Infrastrukturfinanzierung absichern und internationale Kooperationen stärken. Mögliche Teile des Pakets können die folgenden Instrumente sein:
 - Einsatz der österreichischen Bundesregierung auf europäischer Ebene zur finalen Ausgestaltung des nach wie vor ausstehenden International Legs der Europäischen Wasserstoffbank. Bis dahin soll der Aufbau einer österreichischen Beteiligung am deutschen H2Global-Fördermodell erfolgen.

Europäische Wasserstoffbank (European Hydrogen Bank)

Die Europäische Wasserstoffbank ist eine Initiative der Europäischen Kommission, die 2023 gestartet wurde. Ihr Ziel ist es, den Markt für erneuerbaren Wasserstoff in der EU aufzubauen und zu fördern.

Die Aktivitäten der Wasserstoffbank sollen sich in vier Säulen gliedern:

1. Förderung der Produktion erneuerbaren Wasserstoffs innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR)
2. Erleichterung und Gestaltung des Imports von erneuerbarem Wasserstoff aus Nicht-EU-Ländern
3. Aufbau von Markttransparenz durch Koordinierung der Daten
4. Verbesserung der Abstimmung bestehender EU- und nationaler Förder- und Investitionsinstrumente

Für den Aufbau der europäischen Produktion wurden europäische Produktionsförderungen eingeführt, welche über einen Auktionsmechanismus vergeben werden. Ein ähnlicher Ansatz war für den Importbereich angedacht. Bisher gab es aber keine konkreten Aktivitäten.

- Absicherung langfristiger Importverträge z.B. über doppelseitige Contracts for Difference.
- Gezielte Preisdifferenzkompensation: Überbrückung der Kostendifferenz zwischen klimaneutralem und grauem Wasserstoff bzw. Erdgas über europäische und nationale Mittel, ergänzt um operative Förderinstrumente (OPEX) für den Hochlauf.
- Risikosenkende Finanzierungsinstrumente: Staatliche Garantien (z. B. mit Länderschlüssel), Completion Guarantees um hohe Kapitalkosten aufgrund von Länderrisiken zu reduzieren.

- Steuerliche Anreize und direkte Förderungen: Erhöhte Investitionsabschreibungen, steuerliche Vergünstigungen sowie jährliche thematische Fördercalls entlang der gesamten Wasserstoff-Wertschöpfungskette.
 - Infrastrukturfinanzierung absichern durch Schaffung rechtlicher und budgetäre Klarheit insbesondere bei der Neufassung des Gaswirtschaftsgesetzes.
 - Förderung für den Aufbau der notwendigen Infrastruktur z.B. durch die Etablierung eines Wasserstoffhochlaufkontos, ausgestattet mit einer Staatsgarantie, welches prohibitiv hohe Netzentgelte in der frühen Marktphase ausgleicht, in Verbindung mit einem Mechanismus zu einer grenzüberschreitenden Kostenverteilung (Cross-Border Cost Allocation - CBCA). Wichtig ist hierbei eine tragfähige Risikoverteilung zwischen Staat, Netzbetreibern und Netznutzern zu erreichen.
- **Einfache Systeme zum durchgängigen Nachweis von Herkunft und Nachhaltigkeit:**
 Es muss eine angemessene und pragmatische Möglichkeit zum Nachweis von Zertifizierung, Herkunft und Nachhaltigkeit von Wasserstoffimporten von der Produktion bis zum Verbrauch sichergestellt werden. Nur so kann ein liquider europäischer oder sogar globaler Wasserstoffhandel geschaffen werden und die Anrechenbarkeit auf europäische und nationale Ziele gewährleistet werden. Hierfür benötigen wir:
 - Zusammenarbeit im europäischen Gleichklang, um Lieferrouen nicht zu unterbrechen. Österreich muss sich hier aktiv einbringen, um sicherzustellen, dass innerhalb der EU dieselben Standards gelten und ein uneingeschränkter Austausch von Wasserstoff möglich ist. Eine Marktfragmentierung ist unbedingt zu vermeiden.
 - Vermeidung von bürokratischem Mehraufwand bzw. Doppelarbeit: Rasche Klärung der Zuständigkeiten sowie Aufbau der erforderlichen nationalen Schnittstellen und Register (ggf. ein österreichischer Datenhub zur einmaligen Erfassung der relevanten Daten und Bedienung der jeweiligen Register), um die Zertifizierung, Handelbarkeit und Anrechenbarkeit von RFNBO- und Low-Carbon-Wasserstoffmengen aus EU-Staaten und angrenzenden Drittstaaten sicherzustellen. Nationale Register müssen von Anfang so gestaltet werden, dass Schnittstellen mit der EU-Unionsdatenbank eingerichtet werden können, sobald diese funktionsfähig ist.
 - Keine künstlichen, bürokratischen Barrieren: (Zertifizierungs-)Systeme müssen sowohl für erneuerbaren als auch für kohlenstoffarmen bzw. kohlenstoffneutralen Wasserstoff geeignet sein, und zwar unabhängig davon, ob er lokal erzeugt oder importiert wird.
 - Weiters muss sich Österreich auch auf EU-Ebene für den Abbau derartiger Barrieren einsetzen: Die aktuellen RFNBO-Kriterien *delegierten Rechtsakt* ([Del. RA \(EU\) 2023/1184 über Vorschriften für die Erzeugung von RFNBO](#) unter RED III (Additionalität, zeitliche und geografische Korrelation) müssen dringend so überarbeitet werden, dass sie zwar ambitioniert, aber zugleich wirtschaftsfreundlich umsetzbar und realistisch erreichbar sind.