



Ausschussdrucksache 21(16)107-C

(02.03.2026)

Stellungnahme

NABU (Naturschutzbund Deutschland e. V)

Öffentliche Anhörung

zum

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der
Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote)**

BT-Drucksache 21/4083

am 4. März 2026

Dem Ausschuss ist das vorliegende Dokument in nicht barrierefreier Form zugeleitet worden.



Gesetzesentwurf der Bundesregierung eines zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote)

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit des Deutschen Bundestages am 4. März 2026



Als größter Umweltverband in Deutschland mit rund einer Million Mitgliedern und Fördernden setzt sich der NABU für eine lebendige, artenreiche und widerstandsfähige Natur ein. Natur- und Artenschutz bedeuten auch, die Ursachen für die schlechte Entwicklung von Ökosystemen zu identifizieren und diese Treiber gezielt zu bekämpfen. Der NABU bedankt sich daher für die Einladung zur Anhörung des Ausschusses und die Möglichkeit zum genannten Gesetzesentwurf Stellung nehmen zu dürfen.

NABU Bundesgeschäftsstelle

Berlin, 27.02.2026

Lobbyregisternummer: R001667

Zentrale Empfehlungen

1. Neben ihrer Klimaschutzwirkung hat die THG-Quote enormes Potential industriepolitische Innovationen anzureizen und hierfür finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen. **Dafür sollte die Erfüllungsoption Strom gestärkt werden, indem der Multiplikator angehoben und gestreckt wird.**
2. Die THG-Quote wird nur dann zu einem klimapolitischen Instrument, **wenn klimaschädliche Erfüllungsoptionen wie Kraftstoffe aus Anbaubiomasse zukünftig nicht mehr auf die Quote anrechenbar sind.** Dies gilt insbesondere für Kraftstoffe auf Soja-Basis.
3. Das Niveau der THG-Quote sollte nicht weiter erhöht werden, **da bereits jetzt klimaschädliche Erfüllungsoptionen zu stark berücksichtigt werden.**
4. Die Rücknahme der Doppelanrechnung für Kraftstoffe nach Annex IX A der EU-Erneuerbaren-Energien-RL sowie der Ausschluss von POME sind aus Sicht der Betrugsbekämpfung und des Klimaschutzes zu begrüßen. **Die von der EU begonnene Ausweitung der Kategorien des Annex IX (stark degradiertes Land, Zwischenfrüchte) enthält keine robuste Zertifizierung. Kraftstoffe aus diesen Quellen sollten nicht auf die THG-Quote anrechenbar sein.**
5. **Die Unterquote für e-fuels im Straßenverkehr muss gesenkt werden, weil hier eine Elektrifizierungsoption besteht und e-fuels in Schiff- und Luftfahrt benötigt werden. Diese sollen optional an der THG-Quote partizipieren können.**

Die THG-Quote: Ungenügende Klimaschutzwirkung und fehlende Innovationsanreize

Seit Jahren sinken die Emissionen im Verkehr nicht, 2025 kam es sogar zu einem Anstieg. Mit 169 Mio. Tonnen CO₂ weist der Verkehr laut dem Projektionsbericht der Bundesregierung die höchste Erfüllungslücke bis 2030 auf. Es ist daher zu konstatieren, dass **ohne massive Emissionseinsparungen im Verkehr auch die Klimaziele der Bundesregierung nicht einzuhalten sind**. Als eines der wenigen verbleibenden Klimaschutzinstrumente der Bundesregierung kommt der Treibhausgas-minderungsquote („THG-Quote“) eine besondere Bedeutung zu. Sie kann effektiv für mehr Klimaschutz sorgen, weil sie haushaltsneutral erneuerbare Energien im Verkehr fördert. Die gesetzlichen Anreizkonstruktionen setzen den Rahmen dafür, welche erneuerbaren Energien auf dem THG-Quotenmarkt zu welchen Preisen gehandelt werden, ohne direkt zu subventionieren. Nach wie vor berücksichtigt die THG-Quote offen klimaschädliche Erfüllungsoptionen wie Kraftstoffe auf Sojabasis oder solche, bei denen die Effizienz und Klimawirkung umstritten ist. **Daher bedeutet eine höhere THG-Quote nicht unbedingt mehr Klimaschutz**. Dabei sollte auch klar sein, dass die THG-Quote nur ein flankierendes Instrument mit dem Fokus auf die Antriebswende ist. Klimaschutz im Verkehr braucht eine echte Mobilitätswende, die auch andere Verkehrsträger und die Verkehrsinfrastruktur in den Blick nimmt.

Die europäische Automobilindustrie befindet sich in einer strukturellen Krise und steht mit neuen Elektroautomodellen in einem harten globalen Wettbewerb. Diese Krise wird zunehmen, wenn asiatische E-Autos auf dem Weltmarkt weiterhin mehr Anklang finden und die globale Verkaufszahlen von Pkw mit Verbrennungsmotor weiter zurückgehen. Im Vergleich zur Herstellung von biogenen Kraftstoffen birgt die Umstellung zur Elektromobilität hohes Innovationspotential bei gleichzeitig hohem Potential für THG-Einsparungen. Die THG-Quote könnte ein Instrument sein, Elektrifizierung der Automobilbranche zu unterstützen, indem sie Mittel für das gesamte Elektromobilitätsökosystem zur Verfügung stellt. Allerdings ist die THG-Quote in ihrer derzeitigen Ausgestaltung noch kein Förderinstrument für Elektromobilität, sondern fördert vorwiegend biogene Kraftstoffe. **Der vorliegende Gesetzesentwurf sorgt also weder für mehr tatsächlichen Klimaschutz noch für mehr Innovationsanreize**.

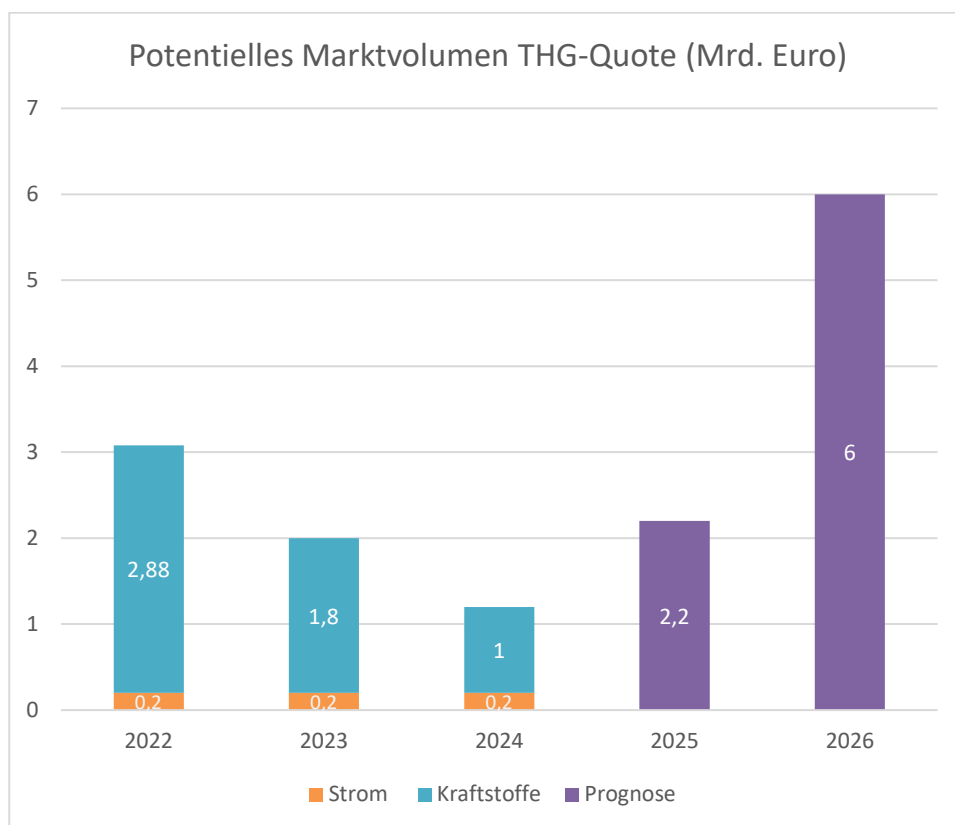
Der NABU begrüßt zahlreiche Punkte des Gesetzesentwurfs, beispielsweise, dass besonders klimaschädliche und betrugsanfällige Kraftstoffe wie diejenigen aus Reststoffen aus der Palmölproduktion von der Anrechnung auf die THG-Quote ausgeschlossen werden. Ebenfalls sind die Maßnahmen der Betrugsprävention und der Wegfall der Doppelanrechnung für sogenannte fortschrittliche Kraftstoffe zu begrüßen. Die Einführung einer Quote für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBOs) auf den Straßenverkehr konterkariert allerdings das Ziel der Bundesregierung, den Ausbau der Elektromobilität zu fördern. **In der Summe dient der Entwurf daher nicht ausreichend der Förderung der effektivsten und klimafreundlichsten Erfüllungsoption, der Elektromobilität.**

Zu den Punkten im Einzelnen:

Erfüllungsoption Strom

Empfehlung: Die THG-Quote muss konsequent auf Elektromobilität ausgerichtet werden, indem **der Multiplikator für die Erfüllungsoption Strom von 3 auf 5 erhöht wird**. Weitere strombasierte Erfüllungsoptionen wie Schienen-, Boden- und Landstrom sind zu prüfen.

Jedes Jahr wenden die quotenverpflichteten Inverkehrbringer rechnerisch mehr als eine Milliarde Euro auf, um die THG-Quote zu erfüllen. Dieses Geld wird über einen Preisaufschlag auf Benzin und Diesel erwirtschaftet und je nach Marktpreis für verschiedene Erfüllungsoptionen verwendet. Der Prozess funktioniert daher haushaltsneutral. Das rechnerische Marktvolumen steigt mit der stark steigenden THG-Quote ebenfalls an. **In den fünf Jahren seit der letzten Revision der THG-Quote im Jahr 2021 werden in der Summe voraussichtlich mehr als 10 Milliarden Euro aufgewendet.** Im Quotenhandel bzw. auf dem Markt für Erfüllungsoptionen profitieren davon allen voran Anbieter von biogenen Kraftstoffen, nur zu einem sehr geringen Anteil Ladesäulenbetreiber und Elektroautofahrer*innen. **Es kann also mitnichten behauptet werden, dass Elektromobilität übermäßig gefördert würde.** Anhand dieser Summe im Markt und der Aufteilung der Mittel zeigt sich, wie viel Potential die THG-Quote für die Förderung von Elektromobilität hat.



Quelle: Eigene Berechnungen auf [Datenbasis der Biokraftstoffquotenstelle des Hauptzollamtes Frankfurt \(Oder\)](#). Ohne UERs und Übertrag aus dem Vorjahr, angenommene Quotenpreise 2022: 250 Euro/t CO₂, 2023: 150 Euro/t CO₂, 2024: 90 Euro/t CO₂, 2025: 110 Euro/t CO₂, 2026: 250 Euro/t CO₂

Ein Großteil der Mittel, die für die Erfüllungsoption biogener Kraftstoffe aufgewendet werden, fließt ins Ausland, weil nach wie vor **rund die Hälfte der Rohstoffe für biogene**

Kraftstoffe aus dem nicht-EU-Ausland importiert werden ([Abbildung 11](#)). Teile dieser Kraftstoffe sind klimaschädlich oder zumindest klimaschädlicher als die Erfüllungsoption Strom. Daher sollte dieses Missverhältnis aus Klimaschutzperspektive dringend beseitigt werden.

Auch aus wirtschaftspolitischer Sicht ist eine konsequente Förderung von Ladestrom sinnvoll, da sie weitere potenzielle Ladepunkt-Standorte attraktiver macht. Indem das Geschäftsmodell von Ladepunktbetreibern verbessert wird, wird der Ausbau von Ladeinfrastruktur über die THG-Quote begünstigt und mindert damit potentiell die Notwendigkeit öffentlicher Förderung. Aus dem gleichen Grund ist davon auszugehen, dass der Ladestrompreis sinkt. In der Summe wird die Elektromobilität gestärkt und die deutsche Automobilindustrie in ihren Transformationsbestrebungen unterstützt. **Angesichts des hohen Spardrucks im Bundeshaushalt 2027 und insbesondere 2028 und 2029 sowie der fehlenden Förderung für Elektromobilität in der Breite darf die THG-Quote nicht länger dazu verwendet werden, vorwiegend Erfüllungsoptionen ohne einen effektiven Innovationswert zu fördern.** Der Multiplikator für Strom sollte daher wie oben beschrieben angepasst werden. Dies trägt ebenfalls dem Umstand Rechnung, dass nach dem Erscheinen des vorliegenden Gesetzesentwurfes die Europäische Kommission einen Vorschlag unterbreitet hat, die EU-CO₂-Standards für Pkw abzuschwächen. Dadurch könnte sich der Hochlaufpfad der Elektromobilität verändern, was sich in den Multiplikatoren widerspiegeln muss. In jedem Fall muss der Multiplikator nach 2035 demnach über 1 liegen. Ebenfalls ist nicht nachvollziehbar, wieso nach 2032 RFNBOs im Straßenverkehr besser angerechnet werden sollen als die direkte Elektrifizierung. Der einzuführende Multiplikator 5 kann 2028, nach der aktuellen Grenzwertperiode der EU-CO₂-Standards, geprüft werden.

Der Entwurf berücksichtigt potenzielle weitere strombasierte Erfüllungsoptionen nicht. Es ist nicht ersichtlich, warum Landstrom in Häfen und Bodenstrom an Flughäfen keine Erfüllungsoptionen darstellen. Hierbei handelt es sich um leicht zu elektrifizierende Nutzungskonstellationen mit erheblichem Nutzen für Klimaschutz und Luftreinhaltung (insb. in Häfen). **Bodenstrom und Landstrom sollen ebenfalls zur Erfüllung der THG-Quote beitragen können, um diese leicht zu elektrifizierenden Bereiche anzureizen.** Ebenfalls zu prüfen ist, ob der Strom von Schienenfahrzeugen (Bahn, U-/S-/Trambahnen) als Erfüllungsoption anerkannt werden kann, weil auch im Schienenverkehr große Elektrifizierungspotentiale vorhanden sind bzw. ein Anreiz geschaffen wird, einen kohlenstoffärmeren Strommix zu verwenden.

Kraftstoffe aus Anbaubiomasse

Empfehlung: Die Quotenanrechnung von Kraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermitteln ist unmittelbar zu beenden, da diese mit dem größten Schaden für Klima und Biodiversität verbunden sind und den Nutzungsdruck auf immer knapper werdende Fläche erhöht.

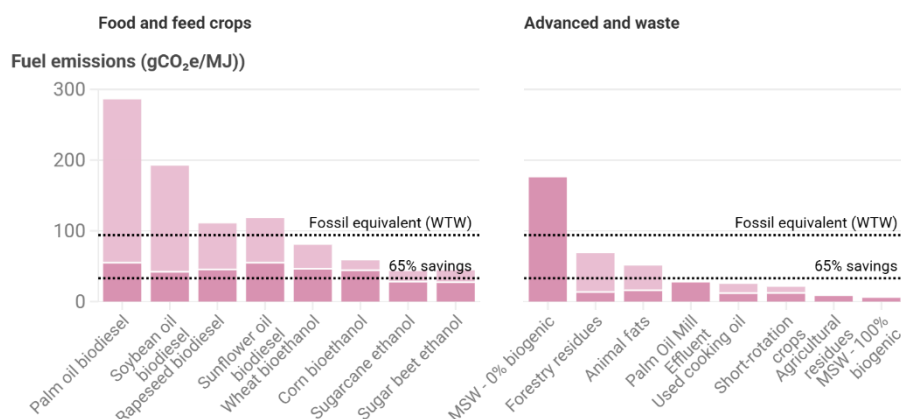
Kraftstoffe auf Sojabasis sind trotz der begrüßenswerten Initiative der Europäischen Kommission auch mittels einer nationalen Regelung von der THG-Quote auszuschließen.

Die Probleme von biogenen Kraftstoffen vom Feld sind vielfältig: Weltweit stoßen biogene Kraftstoffe im Durchschnitt 16% mehr Treibhausgase aus, als die fossilen Rohstoffe, die sie ersetzen. Zahlreiche Studien ([1,2](#)) zeigen inzwischen, dass diese Kraftstoffe, würden sie vollständig bilanziert, eine schlechtere THG-Bilanz als fossile

Kraftstoffe aufweisen. Nach wie vor sind die Effekte von indirekten Landnutzungsänderungen (ILUC) nicht vollständig Teil der THG-Bilanz von Kraftstoffen aus Anbaubiomasse, obwohl dieser Effekt breit anerkannt ist. Wichtige Kohlenstoffsinken wie (Regen-)Wälder oder Moore werden durch die Ausweitung von Anbauflächen für biogene Kraftstoffe zerstört. Dies betrifft neben den bekannten Problemfällen Palmöl und Soja auch Kraftstoffe aus Raps- und Sonnenblumenöl (s. Grafik).

Limited to non-existent savings for food and feed crops biofuels, uncertain emissions for some advanced and waste

■ Direct emissions ■ Indirect emissions (ILUC or displacement)



Source: T&E, based on RED typical values, Globiom ILUC emissions, CORSIA direct and ILUC emissions, ICCT displacement emissions of certain waste feedstocks. • For advanced and waste feedstocks that can be processed through different technologies, the least emitting one has been chosen.



Hinzu kommt der enorme Flächenbedarf von biogenen Kraftstoffen. Allein für die in der EU verbrauchten biogenen Kraftstoffe wird weltweit die Fläche Irlands beansprucht. Zudem sind biogene Kraftstoffe hochgradig ineffizient: Die Fahrleistung, die aus einem Hektar Land mittels Photovoltaik erzielt werden kann, ist 70-mal so viel hoch aus biogenen Kraftstoffen aus dieser Fläche. Nur 3% der derzeit für biogene Kraftstoffe benutzte Fläche würde ausreichen, um die gleiche Fahrleistung mit Solarenergie zu erreichen.

Die Nicht-Anrechenbarkeit von Kraftstoffen aus Sojaöl sollte dringend wieder in den Gesetzesentwurf aufgenommen werden, solange das begrüßenswerte Verfahren der Europäischen Kommission, diese Kraftstoffe als „high-ILUC“ einzustufen, nicht vollständig abgeschlossen ist. Andere EU-Staaten, wie beispielsweise Belgien, haben dies ebenfalls bereits vorgenommen. Das aktuelle Ende des Soja-Moratoriums in Brasilien beweist, dass von Kraftstoffen auf Soja-Basis nach wie vor große Entwaldungsrisiken ausgehen, die wichtige globalen CO₂-Senken zerstören.

THG-Quotenhöhe und Anpassungsmechanismus

Empfehlung: Um das Betrugsrisiko zu senken, sollte das THG-Quotenniveau um die nicht mehr verfügbaren Erfüllungsoptionen gesenkt werden (Wegfall Doppelanrechnung Annex IX A, POME, ggf. Sojaöl).

Der Gesetzesentwurf erhöht die Quotenverpflichtung von Inverkehrbringern von fossilen Kraftstoffen bis auf 59 Prozent im Jahr 2045. Auch wenn eine langfristige Fortschreibung aus Gründen der Planungssicherheit zu begrüßen ist, steigert diese Quotenerhöhung den Druck auf klimaschädliche und betrugsanfällige Kraftstoffmengen enorm. Hinzu kommt, dass Kraftstoffmengen durch den geplanten Wegfall der Doppelanrechnung für Kraftstoffe aus Rohstoffen nach Annex IX A der EU-Erneuerbaren Energien RL (im folgenden RED III) und weiteren Kraftstoffoptionen, Mengen durch andere Quellen kompensiert werden müssen. Die daraus folgende Mengenausweitung von Kraftstoffen auf Basis von Rohstoffen nach Annex IX A der RED III kann zu weiteren Betrugsanreizen führen und verfestigt das problematische Ungleichverhältnis der THG-Einnahmenverwendung für biogene Kraftstoffe gegenüber der Erfüllungsoption Strom (s. unten). **Die THG-Quotenhöhe sollte also um die nicht mehr verfügbaren Optionen nach unten korrigiert werden.** In jedem Fall sollte sie nicht über das im Entwurf formulierte Niveau erhöht werden. In ihrer derzeitigen Erfüllungsform bedeutet eine höhere THG-Quote nicht automatisch mehr Klimaschutz.

Die anvisierte Änderung des §37h BImSchG löst zwar das Problem der einseitigen Bezugsgröße Ladestrom, kann aber dennoch zu einer erneuten THG-Quotenerhöhung führen. Dies ist aus den oben genannten Gründen problematisch. **Daher sollte der §37h BImSchG ersatzlos gestrichen werden.**

Rohstoffe nach Annex IX A der RED III

Empfehlungen: Die Subquote für sogenannte fortschrittliche Kraftstoffe ist dauerhaft auf die physische EU-Quote von 2,25% zu begrenzen

Der Wegfall der Doppelanrechnung und der Ausschluss von POME sollte beibehalten werden

Kraftstoffe auf der Basis von Zwischenfrüchten und stark degradierten Böden sind nicht auf die THG-Quote anzurechnen

Der Entwurf setzt im Bereich der sogenannten fortschrittlichen Kraftstoffe gegenläufige Rahmenbedingungen: die klimapolitisch **richtige Ausnahme von Reststoffen aus der Palmölproduktion**, die **begrüßenswerte Rücknahme der Doppelanrechnung** und die höheren Hürden für Betrug bewirken, dass weniger betrugsverdächtige Mengen auf den Markt kommen. Abwasser aus Palmölmühlen und leere Palmfruchtbündel (Nr. 7 Anlage 1 38. BImSchV) machten im Quotenjahr 2023 rund 18% der fortschrittlichen Kraftstoffe aus (s. [BLE 2023, Tabelle 23](#)), also einen erheblichen Teil der THG-Quotenerfüllung, der nun ausbleibt. Gleichzeitig sieht der Gesetzesentwurf vor, dass die Unterquote für fortschrittliche Kraftstoffe auf 3,5% in 2030 und sogar auf 9% in 2040 erhöht werden soll. Dies übt Druck auf weitere, ggf. neue Kategorien der fortschrittlichen Kraftstoffe aus, mit klimapolitisch problematischen Folgen. Die Ausweitung fragwürdiger Feedstocks, die diese Mengenlücke füllen – ggf. auf illegalem Wege, kann nicht das Ziel des Entwurfes sein und schafft neue umweltpolitische Risiken auf dem THG-Quotenmarkt. Bereits seit dem Jahr 2022 ist eine massive Mengenausweitung (rund 700%) der Kategorie Industrieabfälle zu verzeichnen, die in Branchenkreisen als neues Schlupfloch für Betrug gilt (2022: 7,3 PJ, 2024: 56 PJ)(BLE 2024: [Tabelle 24](#)). **Die Kategorie Industrieabfälle stellt nun mehr nahezu die Hälfte aller biogenen Kraftstoffe.** Die Übererfüllung bei Annex IXA-Rohstoffen in der Vergangenheit hat gezeigt, dass diese nicht, wie ursprünglich gedacht, knapp und teuer in der Herstellung sind, sodass sie im Rahmen der THG-Quote durch eine Mindestquote gefördert werden müssen. Aufgrund ihres fragwürdigen Nutzen für Klima und Natur sollte ihr Einsatz stattdessen durch eine

Obergrenze gekappt werden. Daher empfiehlt der NABU die Subquote auf das von der EU vorgesehene physische Maß von 2,25% zu begrenzen und regelmäßig zu prüfen, ob eine Obergrenze auf die tatsächlich nachhaltig verfügbaren Mengen einzuführen ist.

Zudem sieht der Entwurf vor, Zwischenfrüchte und Pflanzen, die auf stark degradierten Flächen angebaut werden in der THG-Quote anzuerkennen. Durch die Mengenverknappung wird ein enormer Druck auf diese Kategorie ausgeübt, obwohl die Mengenpotentiale dafür äußerst begrenzt und bereit aktuell überzeichnet sind ([Ptx-Lab Lausitz 2026](#)). De-facto handelt es sich dabei um Anbau-Kraftstoffe. Die Zertifizierung dieser Kraftstoffe gestaltet sich insbesondere komplex, weil sowohl der Kraftstoff als auch die Anbaufläche/-prozess geprüft werden muss. Die EU hat bislang keine Zertifizierungskriterien vorgelegt. In der Summe ergeben sich zahlreiche neue Betrugsanreize bei fragwürdigem ökologischen Nutzen. Denn gerade vermeintlich degradierte Böden sollten im Sinne des Naturschutzes und der Biodiversität wieder aufgewertet werden. Der NABU empfiehlt daher, die Möglichkeit zu nutzen, Zwischenfrüchte sowie Pflanzen, die auf stark degradierten Flächen angebaut werden, ebenfalls von der Anerkennung auf die THG-Quote auszuschließen, mindestens jedoch dies auszuschließen bis robuste Bewertungskriterien erarbeitet sind. Wie im geplanten Präzedenzfall von Palmölreststoffen ist [dies rechtlich möglich](#).

Rohstoffe nach Annex IX B der RED III

Empfehlungen: Die bestehende Obergrenze von 1,9% ist beizubehalten

Die tatsächlich nachhaltig verfügbaren Mengen sind abzuschätzen

Bei den Kraftstoffen aus Reststoffen hatte der Gesetzgeber die Betrugsanfälligkeit bereits erkannt und diese nicht mit einer Doppelanrechnung versehen. Darüber hinaus empfiehlt der NABU die geltende Obergrenze von 1,9% auf Basis einer Abschätzung nachhaltig verfügbarer Mengen unter Beachtung von Nutzungskonkurrenzen, Abfallhierarchie, ökologischen Auswirkungen und globaler Verteilungsgerechtigkeit ggf. nach unten zu korrigieren. Um keine neuen Betrugsanreize zu schaffen, sollte unter keinen Umständen die Gesamtmenge der Kraftstoffe aus Reststoffen erhöht werden. Beide Punkte sollten regelmäßig in einem standardisierten Verfahren überprüft werden. Dabei sollten besonders betrugsanfällige Rohstoffe wie UCO einem gesonderten Monitoring unterzogen werden und ggf. die Möglichkeit eines Ausschlusses von der Anerkennung auf die THG-Quote geprüft werden.

Erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBOs) und weitere Wasserstoffkategorien

Empfehlungen: Die RFNBO-Quote für den Straßenverkehr ist abzusenken

Die THG-Quotenerfüllung für Luft- und Schifffahrt muss ermöglicht werden

Auch weiterhin darf es keine Anrechnung von biogenem Wasserstoff auf die THG-Quote geben

RFNBOs sind für die Antriebswende im Flug- und Schiffsverkehr unersetzlich und sollten daher für diesen Einsatz besonders gefördert werden. Der NABU bedauert es daher, dass diese Verkehrsträger nicht, wie im ursprünglichen Entwurf des Gesetzes

ebenfalls unter die THG-Quote fallen. Dies hat zur Folge, dass laut aktuellem Entwurf eine RFNBO-Quote für den Straßenverkehr gibt, obwohl dies der Verkehrsträger ist, der durchgängig über eine verfügbare und direkte Elektrifizierungsmöglichkeit verfügt. Da RFNBOs absehbar eine sehr teure Erfüllungsoption sind, führt dieser Umstand dazu, dass Autofahrer*innen über die Maßen Aufschläge beim Tanken bezahlen müssen. RFNBOs im Straßenverkehr einzusetzen, verzögert die günstigste und schnellste Klimaschutzoption und ist damit hochgradig kontraproduktiv. **Der NABU empfiehlt daher, die RFNBO-Quote im Straßenverkehr abzusenken und eine optionale Quote für RFNBOs im Schiffsverkehr Gebrauch zu machen, die die RED III vorsieht.** Darüber hinaus sollte der Luft- und Schifffahrt optional ermöglicht werden, über RFNBOs die THG-Quote zu erfüllen und so Quoteneinnahmen für anlaufende Kraftstoffe wie E-Methanol oder Ammoniak zu erzielen.

Aus Biomethan hergestellter Wasserstoff sollte weiterhin nicht auf die THG-Quote anrechenbar sein, weil für Biomethan zahlreiche andere effizientere Verwendungsoptionen zur Verfügung stehen, zumal die Bundesregierung gerade erwägt, Biomethan im Gebäudemodernisierungsgesetz anrechenbar zu machen. Es kann nicht der Zweck der THG-Quote sein, aus der EEG-Förderung gefallene Biogasanlagen mit einer Nutzung ihrer Produkte zu versorgen. Die notwendige Aufbereitungsanlage und der Gasnetzanschluss für eine Nutzung in der Raffinerie müsste bei einem Großteil der Anlagen erst teuer und langwierig nachbeschafft werden. Und selbst wenn dies der Fall ist: die Verwendung von Wasserstoff aus Biomethan verschleppt den erwünschten Hochlauf von elektrolytischem Wasserstoff.

Betrugsprävention

Empfehlungen: Quoten sind auf nachhaltige Potentiale zu beschränken

Vor-Ort Kontrollen sollten schon rückwirkend für 2026 verpflichtend gemacht werden

Betrugsanreize stellen in einem System von global handelbaren Nachhaltigkeitszertifikaten innerhalb von globalen Lieferketten nicht die Ausnahme, sondern die Regel dar. Die beste Betrugsprävention ist daher, die Nachfrage nach unklaren Kategorien von biogenen Kraftstoffen gering zu halten (s. Industrieabfälle oben). Auch aus diesem Grund sollten Quoten nicht über geplante Potentiale hinaus angehoben werden (s. oben). Aktuell ist davon auszugehen, [dass die Nachfrage nach Biokraftstoffen 2-9-fach überschrieben ist](#). Der NABU unterstützt darüber hinaus die vorgesehen Betrugspräventionsmechanismen und plädiert für eine Umsetzung der Vor-Ort-Kontrollen auf Basis der BLE-Länderliste rückwirkend für 2026.