



Ausschussdrucksache 21(16)107-E

(19.02.2026)

Stellungnahme

Transport & Environment (T&E) Deutschland gGmbH

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.



4. März 2026

Schriftliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung im Umweltausschuss des Bundestages

Von Benedikt Heyl, Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Sehr geehrte Mitglieder des Umweltausschusses des deutschen Bundestages,

vielen Dank für die Möglichkeit, zum Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) Stellung zu beziehen.

Von seinen Unterstützern wird der Entwurf der Bundesregierung als technologieoffenes Klimaschutzinstrument beworben. In der Realität handelt es sich jedoch um einen interventionistischen Eingriff in den Kraftstoffmarkt, um den Restwert von Anlagen in der Mineralölindustrie noch einige Jahre länger zu erhalten. Das könnte die Preise an der Tankstelle um 80 Prozent anheben.

Das Gesetz erzwingt eine weitere Abhängigkeit von betrugsanfälligen, importierten Biokraftstoffen, die dem Klimaschutz oft mehr schaden als helfen. Es schreibt außerdem vor, dass rare "erneuerbare Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs" (RFNBOs) im Straßenverkehr eingesetzt werden, obwohl es nicht die kosteneffizienteste Option der Emissionsreduktion ist. Gleichzeitig verpasst es die Chance, einen Anreiz für die Nutzung in der Luft- und Seefahrt zu schaffen. Bei beiden ist die Anwendung von RFNBOs für den Klimaschutz alternativlos. Theoretisch hat die THG-Quote das Potential, einen wichtigen Beitrag zur Elektrifizierung des Verkehrs zu leisten, und zwar nicht nur auf der Straße, sondern auch auf der Schiene. Dafür müsste eine Möglichkeit zur Anrechnung von Strom im Schienenverkehr geschaffen werden und die Mehrfachanrechnung von Strom generell erhöht werden.

Potential der Elektrifizierung voll ausschöpfen

Die ambitionierte Fortschreibung der THG-Quote ist problematisch, weil der vorliegende Gesetzentwurf Biokraftstoffe und RFNBOs einseitig bevorzugt. Prinzipiell wäre jedoch eine hohe Treibhausgasminderung im Verkehr plausibel, wenn die THG-Quote **konsequent auf die Elektrifizierung ausgelegt wird** – und gemeinsam mit anderen Instrumenten, wie den Flottengrenzwerten gedacht wird. Damit das gelingt, **sollte die Anrechnung von Strom aus dem Schienenverkehr in der THG-Quote ermöglicht werden**. Aktuell wird nur der Dieselvebrauch auf der Schiene in der THG-Quote berücksichtigt. Das ist inkonsequent und im EU-Recht explizit anders vorgesehen.

Keine Ungleichbehandlung bei der Mehrfachanrechnung

Um politisch gewünschte Klimaschutztechnologien (z.B. Strom, RFNBOs) zu fördern, können manche Erfüllungsoptionen mehrfach angerechnet werden. Der Gesetzentwurf sieht vor diese Mehrfachanrechnung in den nächsten Jahren schrittweise abzuschaffen. Allerdings wird im

aktuellen Gesetzentwurf die Mehrfachanrechnung von Strom schneller gesenkt als die Mehrfachanrechnung von RFNBOs. Das führt zu einer einseitigen Bevorteilung von RFNBOs. **Deswegen sollte die Mehrfachanrechnung von Strom deutlich angehoben, mindestens jedoch an die Mehrfachanrechnung der RFNBOs angeglichen werden.** Gerade weil die EU-Kommission im Dezember 2025 unter dem Druck der Autoindustrie einen abgeschwächten Vorschlag für die CO2-Flottengrenzwerte vorgelegt hat, wäre ein weiterer Anreiz für die Elektrifizierung des Straßenverkehrs dringend notwendig.

RFNBOs in der Schifffahrt, nicht im Straßenverkehr

Der Gesetzentwurf sieht erstmals eine Mindestquote für RFNBOs vor, die im Laufe der Entstehung dieses Gesetzentwurfs immer wieder nach oben angepasst wurde. Inzwischen sind bis zu 8% des Endenergieverbrauchs im Verkehr im Jahr 2040 angesetzt. Vorgesehen ist, dass auch elektrolytischer Wasserstoff, der in Raffinerieprozessen für die Herstellung von fossilen Kraftstoffen genutzt wird, auf diese Unterquote angerechnet werden kann. Aber die sehr hohen RFNBO Mengen, die hier vorgeschrieben werden (bis zu 100 PJ im Jahr 2040), sind mehr als das, was realistischerweise in den Raffinerien eingesetzt werden kann. **Die RFNBO-Unterquote sollte deswegen als das benannt werden, was sie ist: Eine Verpflichtung, teure synthetische Kraftstoffe im Straßenverkehr einzusetzen.** Gleichzeitig verpasst die Bundesregierung die Chance, einen Anreiz für den Einsatz von RFNBOs in der Schifffahrt einzuführen, obwohl das in der europarechtlichen Grundlage so vorgesehen ist. Auch in den aktuellen Entwürfen zur Umsetzung der RED III in der Niederlande, Belgien und Frankreich ist eine RFNBO-Quote für die Schifffahrt vorgesehen. **Eine explizite RFNBO-Quote für die Schifffahrt ist daher dringend nötig, Mindestens sollte eine Möglichkeit geschaffen werden, in der Schifffahrt genutzte RFNBOs, freiwillig an die vorgesehene Unterquote anzurechnen.**

Teures ideologisches Technologie-Nebeneinander

Die Bundesregierung bricht damit mit ihrem selbst aufgestellten Prinzip der Technologieoffenheit. Gleichzeitig erzwingt sie ohne Not ein teures Nebeneinander von Klimaschutztechnologien im Straßenverkehr. Trotzdem ist davon auszugehen, dass der Großteil des Verkehrs auf Land durch direkte Elektrifizierung dekarbonisiert werden wird. Perspektivisch wird immer weniger Energie an der Tankstelle verkauft und stattdessen mit dem Stecker geladen. Das bedeutet: um die relativ zum gesamten Energieverbrauch definierte Unterquote zu erfüllen, müssen die übrigen Kunden an der Tankstelle überproportional hohe Beimischquoten erreichen. Zusammen mit dem CO2-Preis und der Quote für "fortschrittliche" Biokraftstoffe könnten so die Preise an der Tankstelle um 80 Prozent gegenüber den Kraftstoffpreisen von 2023 ansteigen. Auf PKW-Fahrer:innen kommen daher perspektivisch signifikante Mehrkosten zu, wenn sie weiterhin mit älteren Verbrennerfahrzeugen unterwegs sind. Die Kosten für den Klimaschutz müssen dann von denen getragen werden, die es sich am wenigsten leisten können. **Die RFNBO-Quote spezifisch für den Straßenverkehr sollte deswegen abgeschafft werden.**

Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse vermeiden

Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelrohstoffen stellen bisher eine zentrale Erfüllungsoption in der THG-Quote dar. Sie schaden dem Klima aber oft mehr, als es zu schützen. Eine von T&E beauftragte [Studie](#) des IFEU Instituts kam zu dem Ergebnis: Die europäische Nachfrage nach konventionellen Biokraftstoffen würde insgesamt eine Fläche entsprechend der Größe Irlands einnehmen. Das ist genug Anbaufläche, um 120 Millionen Menschen zu ernähren. Würde diese Fläche renaturiert werden, könnte mehr als doppelt so viel CO₂ aus der Atmosphäre gebunden werden, als Biokraftstoffe auf dem Papier vorgeben einzusparen. Photovoltaik-Anlagen könnten auf einem Bruchteil dieser Fläche (2,5 Prozent) genug erneuerbaren Strom erzeugen, um mit einer Flotte von E-Autos dieselbe Strecke zurückzulegen, die heutzutage in Europa mit Biokraftstoffen gefahren wird. Aus diesen Zahlen ergibt sich eine klare Forderung: **Die Obergrenze von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermitteln sollte perspektivisch auf Null gesenkt werden.**

Ein besonders problematischer Rohstoff für Kraftstoffe ist Soja. Es wird in der Regel nicht in Deutschland angebaut, sondern überwiegend importiert. Laut der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) stammten im Jahr 2024 ca. 80 Prozent des genutzten Sojas aus Südamerika. [Eine wissenschaftliche Studie](#) im Auftrag der EU-Kommission ist im Januar abschließend zu der Einschätzung gekommen, dass es sich bei Soja um einen Rohstoff handelt, der mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderung einhergeht. [T&E hatte in der Vergangenheit](#) wiederholt darauf hingewiesen, dass der Sojaanbau in Brasilien mit Entwaldung und der gewalttätigen Übernahme von Gebieten indigener Bevölkerungsgruppen verbunden ist. Die Einstufung der Kommission war daher überfällig und es ist absehbar, dass die Anrechnung von Soja in Deutschland ausgeschlossen wird. **Um frühzeitig Rechtssicherheit zu schaffen, sollte Soja schon jetzt im Gesetzentwurf der Bundesregierung ab dem 1.1.2027 als Erfüllungsoption ausgeschlossen werden.**

Betrug bei "fortschrittlichen" Biokraftstoffen vermeiden

Die Nutzung von Palmöl als Biokraftstoff hat schon in der Vergangenheit zu massiver Entwaldung in Südostasien geführt und wurde deswegen 2022 als Erfüllungsoption für die THG-Quote in Deutschland ausgeschlossen. Bisher weiterhin erlaubt war die Nutzung von "Abfällen aus der Palmölproduktion" (Palm oil mill effluents, POME). [Eine Studie von T&E](#) zeigt, dass der deklarierte POME Verbrauch in den letzten Jahren stark zugenommen hat und allein der europäische Verbrauch die plausiblen Produktionsmengen um mehr als das Doppelte übersteigt. Es ist wahrscheinlich, dass konventionell verarbeitetes Palmöl fälschlicherweise als POME verkauft wird, um die europäischen Vorgaben zu umgehen. **Die Bundesregierung hat daher richtigerweise vorgeschlagen, POME in Zukunft als Erfüllungsoption auszuschließen.**

Die Bundesregierung schreibt in ihrem Entwurf insbesondere die Ausweitung der Nutzung von [abfallbasierten](#) und sogenannten ["fortschrittlichen" Biokraftstoffen](#) vor und geht damit deutlich über die europäischen Vorgaben hinaus. Um den vorgesehenen Hochlauf zu ermöglichen,

würden sehr wahrscheinlich zusätzliche Importabhängigkeiten etabliert werden. "Fortschrittliche" Biokraftstoffe können aus unterschiedlichen biogenen Rohstoffen hergestellt werden, die in der Regel schon jetzt in anderen industriellen Prozessen genutzt werden. Beispielsweise werden [tierische Fette](#) schon jetzt in der Herstellung von Seifen oder Haustierfutter genutzt, anstatt als Rohstoff für die Biokraftstoffproduktion zu dienen. Der Entwurf folgt außerdem einer Kommissionsinitiative und lässt unter bestimmten Bedingungen Zwischenfrüchte als Erfüllungsoption zu. Diese Änderungen bergen ein signifikantes Betrugsrisiko, denn sie schaffen einen starken finanziellen Anreiz, Kraftstoffe fälschlicherweise als nachhaltig zu deklarieren. **Um diesem Risiko zu begegnen, sollte die Mindestquote für "fortschrittliche" Biokraftstoffe nicht über die europäische Grenze von 2,25 Prozent hinausgehen. Die Obergrenze für abfallbasierte Kraftstoffe sollte auf 1,7 Prozent gesenkt werden.**

Biogas im Verkehr wenig hilfreich

In den letzten Jahren wurden außerdem immer größere Mengen Biogas an die THG-Quote angerechnet, in der Regel verarbeitet zu Biomethan oder verflüssigt als Bio-LNG. Darauf hoffen Biogasproduzenten, denn für viele Hersteller läuft die Subventionierung der Stromproduktion im Rahmen des EEG nach 20 Jahren aus. Sie sind daher auf der Suche nach neuen Abnehmern. Das Potential für Bio-LNG im Straßenverkehr ist allerdings schon jetzt durch die Flotte von LNG-Fahrzeugen beschränkt. Schon jetzt wird wohl in der Schifffahrt genutztes Bio-LNG in der THG-Quote angerechnet, die eigentlich auf den Landverkehr beschränkt ist. Eine derartige Anrechnung an die THG-Quote ist aktuell über eine Rechtslücke im Energiesteuerrecht möglich.

Um dennoch weitere Abnehmer für Biogas zu generieren, fordern Vertreter der Biogasindustrie und bestimmte Raffineriebetreiber jetzt die Anrechnung von sogenanntem "biogenen Wasserstoff" in der THG-Quote zu erlauben. Dieser Begriff beschreibt ein hypothetisches industrielles Verfahren, bei dem Biomethan in seine Bestandteile Kohlenstoff und Wasserstoff gespalten wird. Der auf diese Weise gewonnene Wasserstoff soll dann zum Beispiel in Raffinerien bei der Herstellung von Kraftstoffen wiederum mit fossilem Kohlenstoff verbunden werden. **T&E spricht sich mit Nachdruck dagegen aus, "biogenen" Wasserstoff in der THG-Quote anzuerkennen.** Nicht nur wäre die Nutzung des Energieträgers extrem ineffizient, der Anrechnung fehlt außerdem die europäische Rechtsgrundlage. Grundsätzlich können Biogas-basierte Kraftstoffe nur deswegen eine Emissionseinsparung nachweisen, weil die flüchtigen Methanemissionen der Biogasanlagen bei der Berechnung der Lebenszyklus-Emissionen massiv unterschätzt werden.